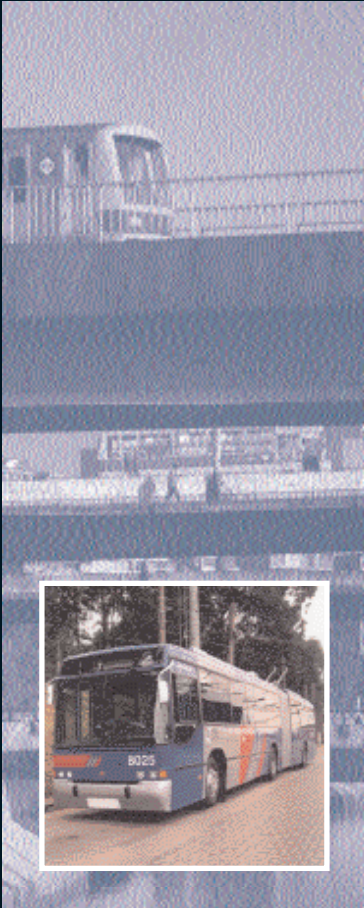


LEGISLAÇÃO ORGANIZADA SOBRE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS



Edição Comemorativa dos
Trinta Anos de Fundação
1968/1998

Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ



LEGISLAÇÃO ORGANIZADA SOBRE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS



Edição Comemorativa dos
Trinta Anos de Fundação
1968/1998

Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ



LEGISLAÇÃO ORGANIZADA SOBRE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS



**Edição Comemorativa dos
Trinta Anos de Fundação
1968/1998**

Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ

LEGISLAÇÃO ORGANIZADA
SOBRE
TRANSPORTE URBANO DE
PASSAGEIROS



São Paulo, 1998

Obra publicada pela
Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ
Rua Augusta, 1626 - Cerqueira Cesar
CEP 01304-902 - São Paulo Brasil
Tel: (011) 283-7411 - Fax (011) 283-5228
Site: dispõe-se de item específico sobre esta publicação em www.metrosp.com.br

Presidente

Paulo Clarindo Goldschmidt

Diretor Administrativo

Ademir Venâncio de Araújo

Diretor de Engenharia e Construções

Antonio Francisco Fernandes

Diretor de Finanças

Norberto Stensen

Diretor de Operação

Paulo Celso Mano Moreira da Silva

Diretor de Planejamento e Expansão dos Transportes Metropolitanos

Caetano Jannini Netto

Coordenação Geral:

Luiz Carlos M. Moura.

Comissão Editorial:

Mario Romano Lodi, Rui Arruda Camargo,

José David Ravaneda, Neli Siqueira,

Vital dos Santos Prado.

Organização, Pesquisa e Edição:

João Carlos Zambrana, Ailton Azevedo dos

Santos, Ângela Zolin, Maria Aparecida De

Gruttola Ramires, Marco Antonio A. Gonçalves.

Assessoria na Edição:

Flávia Audra Cutolo, Aclauri de Angelo.

Assessoria Legal:

Fernanda E.L. Biasi, Lucy Peres Rodrigues.

Assessoria de Editoração e Revisão Jurídica:

Valéria Rige Dias.

Processamento Técnico e Indexação:

Maria Cândida de Assis Figueiredo,

Ednilson Gesseff, Léa Wanda Maurano,

Lígia Lemos Goes Barbosa, Lilian Barilari,

Maria Neusa Cardoso Caetano, Marli Fani

Verdinasse, Sylvania D’Affonseca Moraes.

Digitação dos Textos:

Alexandre Magalhães, Alexandre Govastki,

Marcos Araujo de Oliveira.

Projeto e Produção Gráfica:

PW Gráficos e Editores Associados

Fotolitos:

Bureau Bandeirante de Pré-impressão

Impressão:

Bartira Gráfica

Impresso no Brasil

L514

Legislação organizada sobre transporte urbano de passageiros. –
São Paulo: METRÔ, 1998.

1072p.; 17 x 24 cm.

“Edição comemorativa dos 30 anos de fundação (1968-1998)”.

1. Transportes – Brasil – Trânsito de passageiros. 2. Transportes –
São Paulo (Estado) – Trânsito de passageiros. 3. Transporte urbano –
Brasil – Legislação. 4. Transporte urbano – São Paulo (Estado) –
Legislação. I. Companhia do Metropolitano de São Paulo.

CDD - 343.81098

CONTEÚDO

- 7 APRESENTAÇÃO
- 9 NOTA EXPLICATIVA
- 11 SUMÁRIO DA LEGISLAÇÃO
- 37 LEGISLAÇÃO DA UNIÃO
- 287 LEGISLAÇÃO DO
ESTADO DE SÃO PAULO
- 643 LEGISLAÇÃO DO
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
- 1001 ATOS DA
COMPANHIA DO METROPOLITANO
DE SÃO PAULO – METRÔ
- 1019 EMENTÁRIO DAS RESOLUÇÕES DO
CONSELHO DE TRÂNSITO –
CONTRAN, EM VIGOR
- 1029 ÍNDICE TEMÁTICO E REMISSIVO
- 1061 SIGLAS UTILIZADAS



APRESENTAÇÃO

Compete à Companhia do Metropolitano de São Paulo sondar os horizontes do transporte de passageiros para detectar tendências e suprir necessidades.

Essa função é exercida em meio preponderantemente técnico, envolvendo captação de tecnologias e aplicação prática de conhecimentos do planejamento e da engenharia e arquitetura das construções e dos sistemas.

Entretanto, essa atividade é balizada por disposições de caráter jurídico-institucional, desde a que afirma ter o transporte coletivo caráter essencial até a que estabelece as normas de operação dos equipamentos de transporte.

O planejador do transporte tem tido dificuldade em localizar e concatenar todo esse instrumental em que deve se apoiar para proposição de seus projetos, eis que se aplicam, freqüentemente, dispositivos das três esferas de governo e da mais variada natureza: leis, decretos, portarias, resoluções, dentre outros.

Surgiu então entre os especialistas em transporte, tanto das áreas jurídicas como das áreas técnicas, a idéia de reunir em um único compêndio a legislação pertinente, de forma a facilitar a consulta e a aplicação, inclusive por meio informatizado.

Este é o propósito desta publicação, a ser periodicamente atualizada com base no trabalho contínuo da equipe e nas observações que espera-se receber dos leitores, para apoio rápido e seguro aos especialistas em transporte.

Caetano Jannini Netto

Diretor de Planejamento e Expansão dos Transportes Metropolitanos

NOTA EXPLICATIVA

Este livro – trabalho coletivo editado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ – constitui-se numa compilação de textos legais, delimitada no tempo e selecionada a partir de uma certa abrangência temática.

Essa abrangência temática é fruto das peculiaridades que marcam a modalidade metroviária de transporte, empreendimento de vulto em cuja consecução se inter-relacionam necessariamente questões societárias, administrativas e urbanas, dentre outras. De sua localização no centro da maior Região Metropolitana do Brasil, onde a iniciativa privada e todos os entes federativos compartilham responsabilidades no setor de transportes públicos de passageiros, decorre também a amplitude da matéria compilada.

O sistema metroviário aspira a funcionar como um servo da política global da comunidade, ao atender as grandes massas de usuários que desejam obter deslocamentos rápidos, confortáveis e seguros na metrópole paulistana. Por isso mesmo, o acompanhamento das mudanças na esfera legal, incluindo o das intervenções urbanísticas no sítio onde se instala, passa a ser relevante para a prestação do serviço de transporte de qualidade pelo METRÔ.

Já a delimitação no tempo tem origem num marco institucional singelo, mas não menos significativo para nós – a data de fundação da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, em 24 de abril de 1968. Assim, a legislação foi selecionada, dentro do âmbito temático, ao longo desses últimos 30 anos, com exceção para o Decreto Legislativo Federal n. 2.681, de 7 de dezembro de 1912, tendo em vista o seu caráter inaugural para o ordenamento jurídico das estradas de ferro no Brasil, e onde as relações obrigacionais do mundo dos transportes ainda deitam suas raízes. O período de coleta dos textos foi finalizado em 31 de dezembro de 1997, o que não significa, todavia, que as alterações mais importantes ocorridas a posteriori não tenham sido levadas em conta, até o fechamento da edição.

Numa primeira fase, aproximadamente 550 (quinhentas e cinquenta) normas foram selecionadas, sendo posterior e sucessivamente depuradas, com exclusão das revogadas ou extintas, ou das que representavam atos administrativos efêmeros, restando as 375 (trezentas e setenta e cinco) publicadas neste volume. Foram mantidas, mesmo quando revogadas, aquelas que se revestem de interesse histórico para o METRÔ. As anotações efetuadas foram estampadas ao longo do texto, fazendo remissões entre normas, com indicação da página quando constantes do livro. Simultaneamente, foi elaborado um Índice Temático e Remissivo que certamente será de grande valia na consulta e pesquisa, a partir de algumas referências sobre o assunto que se deseja tratar.

Da presente publicação será produzida uma versão em CD-ROM, utilizando o aplicativo FOLIO, formulado com recursos de hipertexto, com paginação referenciada, abrindo janelas para as notas, remissões e siglas contidas no livro, permitindo amplas pesquisas, através da utilização dos meios próprios do software adotado, podendo seu conteúdo vir a ser disponibilizado para o acesso via Internet.

Por fim, agradecemos aos órgãos e entidades públicos e às empresas que gentilmente colaboraram, prestando as informações solicitadas: DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito, STM – Secretaria dos Transportes Metropolitanos, DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito, SMA – Secretaria do Meio Ambiente do Estado, CETESB – Companhia de Tecnologia e Saneamento Ambiental, SMT – Secretaria Municipal dos Transportes, SSO – Secretaria de Serviços e Obras do Município, SAR – Secretaria das Administrações Regionais, SVMA – Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, SEHAB – Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano (PROCENTRO), PGM – Procuradoria-Geral do Município, ATL – Assessoria Técnica Legislativa do Município, SPTrans – São Paulo Transportes S/A., EMURB – Empresa Municipal de Urbanização e SETEPLA TECNOMETAL Engenharia Ltda. Em especial, agradecemos à Editora LEX, cujas coleções de legislação foram de grande valia, na pesquisa para organização dos textos.

A Comissão Editorial

SUMÁRIO DA LEGISLAÇÃO

LEGISLAÇÃO DA UNIÃO

LEGISLAÇÃO DO ESTADO DE SÃO PAULO

LEGISLAÇÃO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

**ATOS DA COMPANHIA DO METROPOLITANO
DE SÃO PAULO - METRÔ**



SUMÁRIO DA LEGISLAÇÃO DA UNIÃO

- 38 **Decreto Legislativo n. 2.681, de 7 de dezembro de 1912**
Regula a responsabilidade civil das estradas de ferro.
- 40 **Lei Complementar n. 14, de 8 de junho de 1973**
Estabelece as Regiões Metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza.
- 42 **Lei n. 5.970, de 11 de dezembro de 1973**
Exclui da aplicação do disposto nos artigos 6º, inciso I, 64 e 169, do Código de Processo Penal, os casos de acidentes de trânsito, e dá outras providências.
- 43 **Lei n. 6.149, de 2 de dezembro de 1974**
Dispõe sobre a segurança do transporte metroviário, e dá outras providências.
- 44 **Lei n. 6.256, de 22 de outubro de 1975**
Cria o Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano, e dá outras providências.
- 45 **Lei Complementar n. 27, de 3 de novembro de 1975**
Altera a redação do artigo 2º da Lei Complementar n. 14, de 8 de junho de 1973, que estabelece regiões metropolitanas.
- 45 **Lei n. 6.261, de 14 de novembro de 1975**
Dispõe sobre o Sistema Nacional de Transportes Urbanos, autoriza a criação da Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos, e dá outras providências.
- 49 **Decreto n. 77.406, de 12 de abril de 1976**
Cria a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU, aprova seu Estatuto, e dá outras providências.
- 57 **Resolução CPA n. 3.075, de 26 de dezembro de 1977**
Declara isentas do imposto as importações de implementos para implantação, operação e manutenção do sistema metroviário.
- 57 **Decreto n. 83.355, de 20 de abril de 1979**
Cria o Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano, e dá outras providências.
- 59 **Decreto n. 84.049, de 3 de outubro de 1979**
Altera dispositivo do Decreto n. 83.355, de 30 de abril de 1979, que criou o Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano.
- 60 **Decreto n. 85.762, de 25 de fevereiro de 1981**
Altera dispositivo do Decreto n. 83.355, de 20 de abril de 1979, que criou o Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano.
- 60 **Decreto n. 85.916, de 15 de abril de 1981**
Dispõe sobre as atividades da Administração Pública Federal nas Regiões Metropolitanas, e dá outras providências.
- 62 **Portaria DENATRAN n. 6, de 11 de dezembro de 1984**
Dispõe sobre a implantação do Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAN.
- 63 **Lei n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985**
Institui o Vale-Transporte, e dá outras providências.
- 64 **Decreto n. 92.180, de 19 de dezembro de 1985**
Regulamenta a Lei n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que cria o Vale-Transporte.
- 70 **Lei n. 7.619, de 30 de setembro de 1987**
Altera dispositivos da Lei n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que institui o Vale-Transporte.

- 71 **Decreto n. 95.247, de 17 de novembro de 1987**
Regulamenta a Lei n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que institui o Vale-Transporte, com a alteração da Lei n. 7.619, de 30 de setembro de 1987.
- 76 **Decreto n. 96.856, de 28 de setembro de 1988**
Atribui ao Departamento Nacional de Trânsito, do Ministério da Justiça autonomia administrativa e financeira limitada, cria o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito, e dá outras providências.
- 77 **Constituição da República Federativa do Brasil, de 5 de outubro de 1988**
Excertos das disposições relativas a Transportes Urbanos de Passageiros.
- 78 **Norma CA/DNER n. 226, de 20 de dezembro de 1989**
Disciplina a descentralização da execução de atividades a cargo do DNER, através de convênios.
- 88 **Norma Complementar DNER n. 255, de 22 de dezembro de 1989, do DNER**
Complementa a NC-147/Dr.TP, acrescentando ou adaptando artigos específicos aos ônibus de dois andares.
- 89 **Decreto de 6 de junho de 1991**
Cria Comissão Especial para elaborar anteprojeto do novo Código Nacional de Trânsito.
- 89 **Portaria MJ n. 330, de 7 de julho de 1992**
Determina a publicação do Anteprojeto de Lei do Código Brasileiro de Trânsito, e fixa prazo de 30 dias para recebimento de sugestões pelo Ministério da Justiça.
- 90 **Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993**
Regulamenta o artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública, e dá outras providências.
- 127 **Lei n. 8.693, de 3 de agosto de 1993**
Dispõe sobre a descentralização dos serviços de transporte ferroviário coletivo de passageiros urbano e suburbano, da União para os Estados e Municípios, e dá outras providências.
- 129 **Decreto de 31 de agosto de 1993**
Cria, no âmbito do Ministério dos Transportes, o Conselho Nacional de Transportes Urbanos – CNTU, e dá outras providências.
- 130 **Decreto de 21 de setembro de 1993**
Dispõe sobre o Programa Nacional de Racionalização da Produção e do Uso de Energia, e dá outras providências.
- 131 **Portaria MT n. 896, de 22 de outubro de 1993**
Regulamenta o disposto no artigo 4º do Decreto de 31 de agosto de 1993, que criou o Conselho Nacional de Transportes Urbanos – CNTU, e dá outras providências.
- 133 **Medida Provisória n. 388, de 16 de dezembro de 1993**
Altera dispositivos da Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993, que regulamenta o artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública, e dá outras providências.
- 135 **Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995**
Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no artigo 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.
- 144 **Portaria MT n. 163, de 18 de abril de 1995**
Altera o inciso I, do artigo 1º, da Portaria Ministerial n. 896, de 22 de outubro de 1993.
- 144 **Resolução CONTRAN n. 795, de 16 de maio de 1995**
Barreira Eletrônica – definição, autorização, instalação e homologação.

- 145 **Lei n. 9.074, de 7 de julho de 1995**
Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos, e dá outras providências.
- 153 **Portaria MT n. 431, de 24 de outubro de 1995**
Altera a composição do Conselho Nacional de Transportes Urbanos – CNTU.
- 153 **Portaria MT n. 437, de 26 de outubro de 1995**
Regulamenta o procedimento relativo à revisão de tarifas públicas ou a instituição de quaisquer gravames que venham aumentar os custos públicos.
- 154 **Decreto n. 1.787, de 12 de janeiro de 1996**
Dispõe sobre a utilização de gás natural para fins automotivos, e dá outras providências.
- 155 **Decreto n. 1.832, de 4 de março de 1996**
Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários.
- 162 **Portaria MJ n. 410, de 27 de junho de 1996**
Aprova o Regimento Interno do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.
- 165 **Decreto n. 1.945, de 28 de junho de 1996**
Dispõe sobre a Comissão Federal de Transportes Ferroviários – COFER, e dá outras providências.
- 166 **Resolução CONTRAN n. 812, de 3 de setembro de 1996**
Dispõe sobre as regras prescritivas relativas às infrações de trânsito e à reabilitação dos infratores.
- 169 **Portaria MT n. 368, de 11 de setembro de 1996**
Estabelece os Convênios de Delegação que poderão ser firmados, com a interve-niência do DNER, pela União, com os Municípios, Estados e Distrito Federal, ou Consórcio entre eles, para a administração de rodovias e a exploração de trechos de rodovias, ou obras rodoviárias federais.
- 171 **Resolução CONTRAN n. 820, de 8 de outubro de 1996**
Radar portátil avaliador de velocidade – definição, homologação, requisitos técnicos e operação.
- 172 **Resolução CONTRAN n. 828, de 18 de fevereiro de 1997**
Dá nova redação ao artigo 104 da Resolução n. 734, de 31 de julho de 1989, para disciplinar o registro da expressão Não-Doador de Órgãos e Tecidos, e dá outras providências.
- 173 **Resolução CONTRAN n. 836, de 24 de junho de 1997**
Dispõe sobre a gravação, em caráter opcional, dos caracteres alfanuméricos da placa de identificação, nos vidros do veículo.
- 174 **Decreto n. 2.295, de 4 de agosto de 1997**
Regulamenta o disposto no artigo 24, inciso IX, da Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993, e dispõe sobre a dispensa de licitação nos casos que possam comprometer a segurança nacional.
- 174 **Medida Provisória n. 1.531-9, de 21 de agosto de 1997**
Dá nova redação aos artigos 24, 26, 57 e 120 da Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993, que regulamenta o artigo 37, inciso XXI, da Constituição, institui normas para licitação e contratos da Administração Pública, e ao artigo 15 da Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos.

- 176 **Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997**
Institui o Código de Trânsito Brasileiro.
- 285 **Decreto n. 2.327, de 23 de setembro de 1997**
Dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, composição do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, e dá outras providências.

SUMÁRIO DA LEGISLAÇÃO DO ESTADO DE SÃO PAULO

- 288 **Decreto-lei Complementar n. 7, de 6 de novembro de 1969**
Dispõe sobre entidades descentralizadas.
- 293 **Lei Complementar n. 94, de 29 de maio de 1974**
Dispõe sobre a Região Metropolitana da Grande São Paulo.
- 298 **Decreto n. 7.116, de 25 de novembro de 1975**
Altera dispositivos das Normas e Diretrizes para os Serviços de Transportes Coletivos Intermunicipais de Passageiros.
- 298 **Portaria SUP/DER n. 144, de 26 de novembro de 1975**
Autoriza a celebração de convênios visando à integração física e tarifária dos sistemas de transportes.
- 299 **Deliberação CODEGRAN n. 5 de 5 de julho de 1976**
Define etapas e parcelas dos serviços comuns de interesse metropolitano.
- 300 **Lei Complementar n. 144, de 22 de setembro de 1976**
Dá nova redação ao § 1º do artigo 7º, ao artigo 8º mantido seu parágrafo único, ao artigo 10 e seus incisos e parágrafos, ao artigo 13, ao *caput* do artigo 22 e ao seu § 2º, todos da Lei Complementar n. 94, de 29 de maio de 1974, e acrescenta novas disposições à mesma Lei.
- 302 **Lei n. 1.481, de 1º de dezembro de 1977**
Dispõe sobre a fiscalização financeira das entidades públicas com personalidade jurídica de direito privado.
- 302 **Lei n. 1.489, de 12 de dezembro de 1977**
Dispõe sobre a fiscalização financeira e orçamentária do Estado.
- 303 **Lei n. 1.492, de 13 de dezembro de 1977**
Estabelece o Sistema Metropolitano de Transportes Urbanos, autoriza a criação da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos S/A. – EMTU/SP, e dá outras providências.
- 307 **Decreto n. 10.951, de 13 de dezembro de 1977**
Reorganiza a Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos, dispõe sobre o Sistema de Planejamento e Administração Metropolitana, e dá providências correlatas.
- 336 **Decreto n. 11.835, de 3 de julho de 1978**
Dá nova redação ao artigo 95 do Decreto n. 10.951, de 13 de dezembro de 1977.
- 337 **Lei n. 2.062, de 20 de julho de 1979**
Autoriza o Poder Executivo a prestar garantia do Tesouro do Estado em favor da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, e dá outras providências.
- 337 **Decreto n. 14.018, de 27 de setembro de 1979**
Regula a contratação de novos serviços técnicos, projetos e outros.

- 338 **Decreto n. 14.692, de 24 de janeiro de 1980**
Dispõe sobre operações imobiliárias de que participem órgãos da Administração Centralizada ou entidades da Administração Descentralizada.
- 338 **Lei n. 2.374, de 27 de junho de 1980**
Autoriza o Poder Executivo a conceder subvenções econômicas à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.
- 339 **Decreto n. 15.319, de 7 de julho de 1980**
Dispõe sobre medidas necessárias à incorporação de empresas do Estado.
- 339 **Decreto n. 15.451, de 30 de julho de 1980**
Dispõe sobre a execução de serviços referentes ao sistema de transportes públicos e sistema viário de interesse metropolitano, na Região Metropolitana da Grande São Paulo.
- 341 **Resolução SNM n. 82, de 18 de setembro de 1980**
Aprova Normas para Licitação de Serviços de Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros na RMSP.
- 346 **Resolução SNM n. 114, de 8 de dezembro de 1980**
Delega atribuições e competências para a Coordenação da Operação dos Transportes Intermunicipais por ônibus e microônibus na Região Metropolitana de São Paulo.
- 347 **Decreto n. 19.835, de 29 de outubro de 1982**
Dispõe sobre a aprovação do Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros, de interesse metropolitano, sob o regime de fretamento.
- 353 **Instrução SNM n. 3, de 7 de março de 1983**
Instruções sobre o modo e forma de se proceder ao registro de empresas ou entidades para operação de Serviços Metropolitanos de Transporte Coletivo por Fretamento.
- 355 **Decreto n. 20.846, de 11 de março de 1983**
Dispõe sobre a execução dos serviços metropolitanos de transporte regular.
- 356 **Decreto n. 20.876, de 23 de março de 1983**
Dispõe sobre a execução dos serviços metropolitanos de transporte regular.
- 357 **Resolução SNM n. 59, de 17 de maio de 1983**
Constitui a Comissão Técnica Permanente com a incumbência de opinar sobre assuntos relativos aos serviços de transporte coletivo de interesse metropolitano sob o regime de fretamento.
- 357 **Decreto n. 21.177, de 18 de agosto de 1983**
Institui o Programa Trolebus no Estado de São Paulo, cria o Grupo Executivo do Programa, e dá providências correlatas.
- 359 **Lei n. 3.865, de 19 de outubro de 1983**
Dispõe sobre requisitos a serem obedecidos pelos veículos de carga, quando utilizados no transporte de passageiros.
- 359 **Resolução SNM n. 33, de 28 de fevereiro de 1985**
Autoriza as empresas operadoras a conceder transporte gratuito aos policiais militares fardados.
- 360 **Resolução SNM n. 182, de 31 de outubro de 1985**
Autoriza a Companhia do METRÔ a conceder, em suas linhas, transporte gratuito às pessoas com 65 ou mais anos de idade.
- 360 **Lei n. 4.953, de 27 de dezembro de 1985**
Proíbe a instalação de dispositivos no interior dos ônibus intermunicipais que prejudiquem a segurança, o conforto e o livre acesso dos seus usuários.

- 360 **Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986**
Regulamenta os serviços metropolitanos de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo, e dá outras providências.
- 375 **Resolução SNM n. 28, de 11 de março de 1986**
Determina à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, a implantação do Vale-Transporte.
- 375 **Decreto n. 24.998, de 16 de abril de 1986**
Cria a Comissão de Tarifas dos Transportes junto à Secretaria dos Transportes.
- 377 **Lei n. 5.298, de 12 de setembro de 1986**
Estabelece que a construção de terminais rodoviários ou estações rodoviárias por órgãos do Governo Estadual deverá, preferencialmente, efetivar-se em áreas localizadas nas proximidades de estações ferroviárias.
- 377 **Decreto n. 27.411, de 24 de setembro de 1987**
Dispõe sobre a reconstituição da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP.
- 378 **Decreto n. 27.436, de 7 de outubro de 1987**
Altera a redação, introduz e suprime dispositivos no Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986.
- 381 **Resolução SNM n. 150, de 8 de outubro de 1987**
Autoriza a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, a isentar do pagamento de passagem os integrantes da guarda civil metropolitana, quando uniformizados.
- 382 **Resolução SNM n. 151, de 14 de outubro de 1987**
Estabelece normas complementares relativas à coleta de dados referente à execução de serviços metropolitanos de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo.
- 383 **Lei n. 5.869, de 28 de outubro de 1987**
Obriga as empresas permissionárias, que especifica, a permitir a entrada de deficientes físicos pela porta dianteira dos coletivos.
- 383 **Resolução SNM n. 166, de 24 de novembro de 1987**
Adota o Vale-Transporte de caráter obrigatório para os empregadores, nos serviços metropolitanos de transporte coletivo regular de passageiros na RMSP.
- 384 **Lei n. 5.989, de 30 de dezembro de 1987**
Dá denominação ao Terminal Rodoviário do Tietê, situado na Capital de São Paulo.
- 384 **Resolução SNM n. 8, de 11 de janeiro de 1988**
Obriga as empresas operadoras de ônibus a aceitarem os Vales-Transporte emitidos pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.
- 386 **Decreto n. 28.478, de 3 de junho de 1988**
Dá nova redação ao artigo 18 do Regulamento do Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros, de interesse metropolitano, sob o Regime de Fretamento, aprovado pelo Decreto n. 19.835, de 29 de outubro de 1982.
- 387 **Resolução SNM n. 107, de 10 de junho de 1988**
Disciplina o uso do Vale-Transporte nas linhas metropolitanas de transporte coletivo regular, por ônibus, na RMSP.
- 389 **Lei n. 6.248, de 13 de dezembro de 1988**
Institui Auxílio-Transporte nas condições que especifica, e dá providências correlatas.
- 390 **Decreto n. 29.355, de 14 de dezembro de 1988**
Altera a organização dos Serviços da Administração Direta e Indireta do Estado, e dá providências correlatas.

- 394 **Decreto n. 29.912, de 12 de maio de 1989**
Dispõe sobre a aprovação do Regulamento do Serviço Intermunicipal de Transporte Coletivo de Passageiros sob Fretamento.
- 404 **Decreto n. 29.913, de 12 de maio de 1989**
Aprova o Regulamento dos Serviços Rodoviários Intermunicipais de Transporte Coletivo de Passageiros (serviço regular).
- 435 **Constituição do Estado de São Paulo, de 5 de outubro de 1989**
Excertos das disposições relativas a Transportes Urbanos de Passageiros.
- 437 **Decreto n. 30.595, de 13 de outubro de 1989**
Regulamenta a Lei n. 6.248, de 13 de dezembro de 1988, que institui o Vale-Transporte.
- 439 **Lei n. 6.544, de 22 de novembro de 1989**
Dispõe sobre o estatuto jurídico das licitações e contratos pertinentes a obras, serviços, compras, alienações, concessões e locações no âmbito da Administração Centralizada e Autárquica.
- 460 **Decreto n. 30.945, de 12 de dezembro de 1989**
Altera a redação do artigo 81 do Regulamento dos Serviços Rodoviários Intermunicipais de Transporte Coletivo de Passageiros (serviço regular), aprovado pelo Decreto n. 29.913, de 12 de maio de 1989.
- 460 **Decreto n. 31.001, de 20 de dezembro de 1989**
Acrescenta dispositivo ao Decreto n. 30.595, de 13 de outubro de 1989.
- 461 **Decreto n. 31.104, de 27 de dezembro de 1989**
Altera a redação de dispositivos do Regulamento dos Serviços Intermunicipais de Transporte Coletivo de Passageiros (serviço regular), aprovado pelo Decreto n. 29.913, de 12 de maio de 1989.
- 461 **Decreto n. 31.105, de 27 de dezembro de 1989**
Altera a redação de dispositivos do Regulamento do Serviço Intermunicipal de Transporte Coletivo de Passageiros, sob fretamento, aprovado pelo Decreto n. 29.912, de 22 de maio de 1989.
- 462 **Decreto n. 32.144, de 14 de agosto de 1990**
Autoriza os Secretários da Habitação e Desenvolvimento Urbano e dos Transportes expedirem Resoluções permitindo às empresas que especifica concederem em suas linhas, transporte aos trabalhadores desempregados.
- 463 **Decreto n. 32.550, de 7 de novembro de 1990**
Altera a redação de dispositivo do Regulamento do Serviço Intermunicipal de Transporte Coletivo de Passageiros, sob fretamento, aprovado pelo Decreto n. 29.912, de 12 de maio de 1989.
- 464 **Portaria SUP/DER n. 10, de 14 de fevereiro de 1991**
Dispõe sobre preço da passagem do serviço intermunicipal de transporte coletivo interferente com linha municipal ou metropolitano, e dá outras providências.
- 465 **Decreto n. 33.064, de 13 de março de 1991**
Dispõe sobre o pagamento do Vale-Transporte aos servidores estaduais regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho – CLT.
- 466 **Decreto n. 33.130, de 15 de março de 1991**
Altera a denominação da Secretaria de Economia e Planejamento, e dá outras providências.
- 467 **Decreto n. 33.135, de 15 de março de 1991**
Dispõe sobre as atividades relativas a controle e proteção de mananciais, e dá outras providências.

- 468 **Decreto n. 33.138, de 15 de março de 1991**
Altera a denominação da Secretaria dos Transportes.
- 468 **Decreto n. 33.145, de 20 de março de 1991**
Dispõe sobre as atividades previstas no Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, e dá outras providências.
- 469 **Comunicado da Assessoria Técnico-Legislativa, de 10 de abril de 1991**
Veicula a suspensão pelo STF da vigência do artigo 190 da Constituição do Estado de São Paulo e do artigo 41 de suas disposições transitórias, até julgamento final de ações diretas de inconstitucionalidade.
- 469 **Lei n. 7.450, de 16 de julho de 1991**
Cria a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, e dá providências correlatas.
- 473 **Decreto n. 33.619, de 13 de agosto de 1991**
Dispõe sobre a Classificação Institucional da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos.
- 473 **Decreto n. 34.184, de 18 de novembro de 1991**
Organiza a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos
- 493 **Lei Complementar n. 666, de 26 de novembro de 1991**
Autoriza o Poder Executivo a conceder isenção de tarifas de transporte às pessoas portadoras de deficiência, e dá outras providências.
- 493 **Decreto n. 34.528, de 30 de dezembro de 1991**
Altera a redação do artigo 2º, do Decreto n. 33.619, de 13 de agosto de 1991, que dispõe sobre a Classificação Institucional da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos.
- 494 **Resolução STM n. 55, de 4 de fevereiro de 1992**
Disciplina as atividades realizadas pela STM e pela EMTU/SP, relativas à fiscalização do Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo, por ônibus.
- 497 **Resolução STM n. 75, de 24 de março de 1992**
Disciplina as atividades realizadas pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitana – STM e pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo – EMTU, relativas ao planejamento, acompanhamento e controle operacionais do Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo por ônibus.
- 500 **Decreto n. 34.753, de 1º de abril de 1992**
Regulamenta a Lei Complementar n. 666, de 26 de novembro de 1991, que concede isenção de pagamento de tarifas de transporte coletivo urbano, e dá providências correlatas.
- 501 **Resolução STM n. 87 de 11 de abril de 1992**
Cria junto ao Gabinete do Secretário da STM a Assessoria Especial de Privatização e Concessão de Serviços e Obras Públicas.
- 502 **Resolução STM n. 88, de 15 de abril de 1992**
Disciplina as atividades das Comissões de Transporte Coletivo Regular e de Fretamento Metropolitano.
- 503 **Resolução STM n. 89, de 15 de abril de 1992**
Estabelece normas para o registro cadastral das empresas interessadas na execução dos serviços de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo.
- 505 **Resolução STM n. 98, de 7 de maio de 1992**
Disciplina as atividades realizadas pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM e pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU, relativas ao planejamento, acompanhamento e controle tarifário, econômico e financeiro do Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo por ônibus.

- 507 Lei n. 7.835, de 8 de maio de 1992**
Dispõe sobre o regime de concessão de obras públicas, de concessão e permissão de serviços públicos, e dá providências correlatas.
- 514 Lei n. 7.857, de 22 de maio de 1992**
Dispõe sobre a publicação, no Diário Oficial do Estado, da relação das compras, bem como das obras e serviços contratados pelos órgãos da Administração Pública direta, indireta ou fundacional de qualquer dos Poderes do Estado.
- 515 Lei n. 7.861, de 28 de maio de 1992**
Autoriza o Poder Executivo a constituir a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, e dá outras providências.
- 517 Resolução STM n. 101, de 28 de maio de 1992**
Disciplina as medidas administrativas e operacionais necessárias à implantação da isenção do pagamento de tarifas de transporte coletivo urbano, de âmbito metropolitano, sob responsabilidade do Estado, concedida às pessoas portadoras de deficiência.
- 519 Resolução STM n. 103, de 29 de maio de 1992**
Atribui à EMTU/SP a emissão e comercialização do Vale-Transporte.
- 520 Resolução STM n. 141, de 16 de setembro de 1992**
Institui e disciplina o ressarcimento à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP das despesas com os serviços de gerenciamento prestados às empresas de transporte coletivo na Região Metropolitana de São Paulo, e estabelece os valores de referência.
- 522 Decreto n. 36.059, de 13 de novembro de 1992**
Delega competência ao Secretário de Estado dos Transportes Metropolitanos para os fins que especifica.
- 523 Decreto n. 36.068, de 17 de novembro de 1992**
Cria a Assessoria Especial de Privatização e Projetos Prioritários de Governo, e dá providências correlatas.
- 524 Resolução STM n. 162, de 26 de novembro de 1992**
Autoriza a abertura de licitação, na modalidade de concorrência, destinada à implantação e operação, mediante contrato de concessão do Serviço Público de Transporte de Passageiros por Ônibus, inclusive a execução das obras de infra-estrutura viária, de 6 corredores metropolitanos de ônibus.
- 526 Decreto n. 36.450, de 14 de janeiro de 1993**
Dispõe sobre a realização de despesas com contratos de serviços e de obras, e compras, no âmbito da administração direta, autarquias, fundações e empresas públicas do Estado.
- 527 Resolução STM n. 200, de 4 de março de 1993**
Disciplina a gratuidade dos transportes coletivos urbanos, por ônibus, aos maiores de sessenta e cinco anos, nas linhas metropolitanas de característica comum.
- 527 Decreto n. 36.667, de 20 de abril de 1993**
Institui Comissão Especial para coordenação e agilização do Programa Integrado de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de São Paulo, e dá providências correlatas.
- 529 Decreto n. 36.797, de 21 de maio de 1993**
Autoriza a Secretaria dos Transportes Metropolitanos a realizar licitações e contratações para obras que especifica.
- 529 Decreto n. 37.021, de 7 de julho de 1993**
Dispõe sobre a contratação dos serviços de publicidade de interesse da Administração Pública Estadual, e dá outras providências.

- 530 **Resolução STM n. 247, de 21 de julho de 1993**
Institui a carteira do passe escolar metropolitano.
- 532 **Decreto n. 38.352, de 26 de janeiro de 1994**
Altera a redação do artigo 21-A, do Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, incluído pelo Decreto n. 27.436, de 7 de outubro de 1987.
- 532 **Decreto n. 38.419, de 7 de março de 1994**
Autoriza a Fazenda do Estado a receber, por doação da União, ações do capital social da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, e dá outras providências.
- 533 **Resolução STM n. 340, de 17 de março de 1994**
Institui e disciplina o ressarcimento à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP das despesas com os serviços de gerenciamento prestados às empresas de transporte coletivo na Região Metropolitana de São Paulo, e estabelece os valores de referência.
- 535 **Decreto n. 39.635, de 6 de dezembro de 1994**
Autoriza a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos a celebrar convênios com municípios da Região Metropolitana de São Paulo, para os fins que especifica.
- 543 **Convênio de 25 de outubro de 1994 entre o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM, e o Município de São Paulo por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes – SMT**
Constitui a Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT para compatibilização dos planos, projetos e programas regionais de transportes públicos.
- 547 **Resolução STM n. 402, de 20 de dezembro de 1994**
Dispõe sobre normas de padronização de bilhetes utilizados no Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo.
- 549 **Resolução STM n. 403, de 29 de dezembro de 1994**
Reserva assentos preferenciais nos ônibus que operam linhas de transporte coletivo regular de passageiros comuns e seletivas às gestantes, pessoas portando crianças de colo, idosos ou portadores de deficiência física.
- 549 **Decreto n. 39.895, de 1º de janeiro de 1995**
Transfere os Conselhos que especifica, altera a vinculação da Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMPLASA, e dá providências correlatas.
- 550 **Decreto n. 39.906, de 2 de janeiro de 1995**
Determina a revisão de obras e serviços já contratados.
- 551 **Decreto n. 39.922, de 18 de janeiro de 1995**
Dá nova redação a dispositivo do Decreto n. 33.619, de 13 de agosto de 1991, que dispõe sobre a Classificação Institucional da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos.
- 552 **Resolução STM n. 406, de 20 de janeiro de 1995**
Disciplina o registro na STM de empresas e entidades para a execução de fretamento particular com veículo próprio previsto no artigo 6º do Decreto n. 19.835, de 29 de outubro de 1982, alterado pelos Decretos n. 28.478, de 3 de junho de 1988 e n. 36.963, de 23 de junho de 1993.
- 553 **Lei n. 9.076, de 2 de fevereiro de 1995**
Dispõe sobre o controle das quantidades de serviços nos contratos que especifica.
- 554 **Resolução STM n. 409, de 10 de fevereiro de 1995**
Cria o Programa de Otimização de Recursos, no âmbito das Secretarias dos Transportes e dos Transportes Metropolitanos, e das empresas e elas vinculadas.

- 555 **Lei n. 9.079, de 17 de fevereiro de 1995**
 Institui a gratuidade do transporte nos dias de campanha de vacinação.
- 556 **Lei n. 9.086, de 3 de março de 1995**
 Determina aos órgãos da Administração Direta e Indireta a adequação de seus projetos, edificações, instalações e mobiliário ao uso de pessoas portadores de deficiências.
- 556 **Decreto n. 39.980, de 3 de março de 1995**
 Institui o Sistema de Gestão do Patrimônio Imobiliário do Estado, e dá providências correlatas.
- 561 **Decreto n. 40.000, de 16 de março de 1995**
 Institui o Programa Estadual de Participação da Iniciativa Privada na Prestação de Serviços Públicos e na Execução de Obras de Infra-Estrutura, e dá providências correlatas.
- 562 **Decreto n. 40.043, de 7 de abril de 1995**
 Dispõe sobre a reavaliação dos contratos de obras e de serviços.
- 563 **Decreto n. 40.065, de 27 de abril de 1995**
 Suspende, temporariamente, a alienação de imóveis, no âmbito da Administração Direta e Indireta, e dá outras providências.
- 564 **Lei n. 9.166, de 18 de maio de 1995**
 Dispõe sobre a divulgação de planilha de custos de tarifa de transporte coletivo intermunicipal.
- 564 **Lei n. 9.170, de 18 de maio de 1995**
 Dispõe sobre a criação do Conselho de Transporte da Região Metropolitana de São Paulo – CTM.
- 566 **Decreto n. 40.097, de 24 de maio de 1995**
 Altera a denominação da Corregedoria Administrativa do Estado, aprova a nova redação do seu Regimento Interno, e dá providências correlatas.
- 568 **Decreto n. 40.100, de 24 de maio de 1995**
 Dá nova redação ao artigo 1º do Decreto n. 40.065, de 27 de abril de 1995.
- 568 **Decreto n. 40.116, de 30 de maio de 1995**
 Institui o Programa Qualidade de Vida, e dá providências correlatas.
- 570 **Decreto n. 40.164, de 29 de junho de 1995**
 Institui Comissão Especial para Implementação do Programa Integrado de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de São Paulo, e dá outras providências.
- 572 **Resolução STM n. 425, de 5 de julho de 1995**
 Estabelece normas de emissão de documento anexo ao Contrato de Concessão e do Termo de Permissão dos Serviços de Transportes sob jurisdição metropolitana.
- 573 **Decreto n. 40.399, de 24 de outubro de 1995**
 Cria o sistema mídia eletrônica destinado à divulgação da íntegra de editais de licitações, contratos e concursos públicos.
- 574 **Resolução STM n. 435, de 7 de dezembro de 1995**
 Disciplina a retirada de circulação e lacração de veículo por constatação de estado inadequado de funcionamento.
- 586 **Decreto n. 40.536, de 12 de dezembro de 1995**
 Institui o Programa Permanente da Qualidade e Produtividade no Serviço Público, e dá providências correlatas.
- 590 **Decreto n. 40.538, de 12 de dezembro de 1995**
 Dispõe sobre a constituição de Comissão para elaboração do anteprojeto de lei que institui o Código de Defesa do Usuário do Serviço Público do Estado de São Paulo, e dá providências correlatas.

- 591 Resolução STM n. 437, de 14 de dezembro de 1995**
Atualiza os valores da Resolução STM n. 340, de 17 de março de 1994, relativos aos serviços de gerenciamento com fretamento.
- 592 Resolução STM n. 438, de 20 de dezembro de 1995**
Determina às empresas vinculadas à STM que reduzam significativamente a locação de imóveis pertencentes a terceiros.
- 593 Resolução STM n. 444, de 5 de março de 1996**
Constitui junto ao Gabinete do Secretário, o Conselho Consultivo do Sistema Metropolitano de Transporte Público de Passageiros.
- 594 Decreto n. 40.700, de 6 de março de 1996**
Cria o Programa Operativo de Controle da Poluição do Sistema de Transportes do Estado de São Paulo, e dá providências correlatas.
- 596 Decreto n. 40.705, de 7 de março de 1996**
Dispõe sobre o Programa da Reforma Institucional do Estado de São Paulo, e dá providências correlatas.
- 599 Resolução STM n. 447, de 14 de março de 1996**
Institui o Programa de Integração, Ação e Unidade Metropolitana, e dá outras providências.
- 601 Resolução STM n. 448, de 14 de março de 1996**
Institui, junto ao Gabinete do Secretário, a Unidade Técnica de Mercado do Programa Integrado de Comunicação da Secretaria dos Transportes Metropolitanos e das Empresas vinculadas.
- 602 Decreto n. 40.722, de 20 de março de 1996**
Dispõe sobre a exigência de autorização do Governador do Estado previamente à celebração de convênios no âmbito da Administração Centralizada e Autárquica, e sobre a instrução dos processos respectivos.
- 605 Resolução STM n. 450, de 15 de abril de 1996**
Regulamenta a entrada e circulação dos passageiros nos ônibus urbanos metropolitanos.
- 607 Decreto n. 40.781, de 18 de abril de 1996**
Aprova o Regulamento da Concessão do serviço de transporte coletivo intermunicipal por ônibus e trolebus no Corredor Metropolitano São Mateus/Jabaquara.
- 613 Lei n. 9.358, de 13 de junho de 1996**
Autoriza o Poder Executivo a implantar Programa de Restrição à Circulação de Veículos Automotores na Região Metropolitana de São Paulo.
- 614 Resolução STM n. 465, de 13 de junho de 1996**
Atualiza o valor mensal por ônibus cadastrado a ser cobrado pela EMTU/SP, pelo serviço de gerenciamento relativo à modalidade regular do transporte metropolitano de passageiros.
- 614 Decreto n. 41.049, de 26 de julho de 1996**
Regulamenta a Lei n. 9.358, de 13 de junho de 1996, que autoriza o Poder Executivo a implantar Programa de Restrição à Circulação de Veículos Automotores na Região Metropolitana de São Paulo.
- 619 Decreto n. 41.165, de 20 de setembro de 1996**
Dispõe sobre a realização de despesas com convênios, contratos de serviços e de obras e compras, no âmbito da Administração Direta, Autarquias, Fundações e Empresas do Estado.

- 620 **Lei n. 9.398, de 18 de novembro de 1996**
Altera a Lei n. 7.857, de 22 de maio de 1992.
- 621 **Decreto n. 41.456, de 18 de dezembro de 1996**
Cria o Grupo Executivo para Redução de Acidentes no Estado de São Paulo – GERAT/SP.
- 622 **Resolução STM n. 479, de 31 de dezembro de 1996**
Credencia empregados da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP para as funções de agentes fiscais.
- 623 **Portaria SUP/DER n. 10, de 15 de janeiro de 1997**
Estabelece parâmetros para fixação de tarifas nos serviços de transporte coletivo intermunicipais que interferem com os municipais e/ou metropolitanos.
- 623 **Despacho do Governador, de 27 de fevereiro de 1997**
Aprova celebração de convênio entre a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, para execução do Projeto Leste.
- 624 **Lei n. 9.501, de 11 de março de 1997**
Institui a Semana Educativa do Trânsito em Estabelecimento de Ensino.
- 625 **Decreto n. 41.659, de 25 de março de 1997**
Dispõe sobre a aplicação, na Região Metropolitana da Baixada Santista, da legislação regulamentadora do transporte coletivo de passageiros, por ônibus, da Região Metropolitana da Grande São Paulo, e dá providências correlatas.
- 626 **Resolução ST n. 8, de 31 de março de 1997**
Dispõe sobre a padronização dos processos eletrônicos destinados à arrecadação automática de tarifas de pedágio no Estado de São Paulo, e dá outras providências.
- 627 **Resolução STM n. 493, de 23 de abril de 1997**
Estende para a Região Metropolitana da Baixada Santista a aplicabilidade das normas que, na Região Metropolitana de São Paulo, disciplinam o transporte de passageiros de ônibus.
- 629 **Lei n. 9.690, de 2 de junho de 1997**
Autoriza o Poder Executivo a implantar Programa de Restrição à Circulação de Veículos Automotores na Região Metropolitana da Grande São Paulo, e dá providências correlatas.
- 631 **Decreto n. 41.858, de 12 de junho de 1997**
Regulamenta a Lei n. 9.690, de 2 de junho de 1997, que autoriza o Poder Executivo a implantar Programa de Restrição à Circulação de Veículos Automotores na Região Metropolitana da Grande São Paulo, nos anos de 1997 e 1998, e dá providências correlatas.

SUMÁRIO DA LEGISLAÇÃO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

- 644 **Lei n. 6.988, de 26 de dezembro de 1966**
Autoriza a constituição da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, e dá outras providências.
- 645 **Decreto n. 7.489, de 24 de maio de 1968**
Determina ao DAMU, a lavratura de termo de transferência de atribuições, direitos e obrigações, da administração direta para a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.
- 646 **Lei n. 7.901, de 14 de maio de 1973**
Autoriza o Executivo a prestar garantias a empréstimos e financiamentos da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, e dá outras providências.
- 647 **Lei n. 8.075, de 26 de junho de 1974**
Dispõe sobre concessão do serviço de transporte metroviário, e dá outras providências.
- 648 **Decreto n. 11.276, de 30 de agosto de 1974**
Dispõe as condições da prestação do serviço atribuído à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, na forma do artigo 1º da Lei n. 8.075, de 26 de junho de 1974.
- 655 **Lei n. 8.118, de 11 de setembro de 1974**
Concede isenção de impostos a Empresas de Administração Indireta da Prefeitura do Município de São Paulo, e dá outras providências.
- 655 **Decreto n. 11.309, de 12 de setembro de 1974**
Autoriza o início dos serviços de transporte metroviário, pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e fixa a respectiva tarifa.
- 656 **Lei n. 8.242, de 5 de maio de 1975**
Estabelece obrigações para os representantes da Fazenda Municipal nas sociedades em que o Município participe como acionista majoritário, e dá outras providências.
- 657 **Lei n. 8.248, de 7 de maio de 1975**
Dispõe sobre obras, compras e alienações da Administração Centralizada e Autárquica do Município de São Paulo, e dá outras providências.
- 673 **Decreto n. 11.979, de 8 de maio de 1975**
Dispõe sobre isenção de impostos municipais incidentes sobre o patrimônio e os serviços da Companhia de Gás de São Paulo, Empresa Municipal de Urbanização, Companhia do Metropolitano de São Paulo, Companhia Metropolitana de Habitação, e da Companhia de Processamento de Dados do Município de São Paulo, e dá outras providências.
- 674 **Decreto n. 12.051, de 24 de junho de 1975**
Regulamenta o disposto na Lei n. 8.242, de 5 de maio de 1975, que estabelece obrigações para os representantes da Fazenda Municipal nas sociedades em que o Município participe como acionista majoritário.
- 675 **Decreto n. 12.068, de 7 de julho de 1975**
Autoriza a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC a executarem o serviço de transporte coletivo integrado, e dá outras providências.
- 676 **Resolução TCM n. 2, de 22 de outubro de 1975**
Aprova a fiscalização das entidades a que se refere a Lei Federal n. 6.223, de 14 de julho de 1975.

- 678 **Lei n. 8.329, de 3 de dezembro de 1975**
Autoriza a transformação da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ em sociedade anônima de capital autorizado, e dá outras providências.
- 679 **Decreto n. 12.487, de 23 de dezembro de 1975**
Dá nova redação ao artigo 35 do Decreto n. 11.276, de 30 de agosto de 1974.
- 679 **Decreto n. 12.772, de 26 de março de 1976**
Autoriza a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ a vender bilhetes múltiplos e fixa-lhes os respectivos preços.
- 679 **Portaria n. 40, de 12 de abril de 1976**
Declara encerradas as fases transitórias da operação da linha Norte-Sul do Metrô.
- 680 **Portaria SMT n. 36, de 26 de junho de 1976**
Aprova o Regulamento de Operação e Administração de Estações Terminais de Ônibus do Metrô.
- 681 **Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976**
Autoriza a celebração de novo contrato de concessão com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, e dá outras providências.
- 683 **Decreto n. 14.249, de 7 de janeiro de 1977**
Dispõe sobre venda de Bilhetes de Integração Ida e Volta pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.
- 683 **Decreto n. 14.277, de 21 de janeiro de 1977**
Cria o Terminal Intermunicipal do Jabaquara, e dá outras providências.
- 684 **Decreto n. 14.496, de 11 de abril de 1977**
Dá nova redação ao *caput* do artigo 5º do Decreto n. 11.276, de 30 de agosto de 1974.
- 685 **Decreto n. 14.511, de 27 de abril de 1977**
Fixa a data de início de operações, estabelece preço de utilização do Terminal Intermunicipal do Jabaquara, e dá outras providências.
- 685 **Portaria SMT n. 63, de 30 de abril de 1977**
Aprova o Regulamento do Terminal Intermunicipal do Jabaquara, e os seus anexos.
- 695 **Lei n. 8.579, de 7 de junho de 1977**
Estabelece normas para a execução do disposto no parágrafo único do artigo 9º da Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, e dá outras providências.
- 697 **Portaria SMT n. 144, de 30 de agosto de 1977**
Fixa a quota de remuneração da CMTC, e das empresas permissionárias, incluídas no sistema de transporte integrado ônibus-metrô.
- 697 **Lei n. 8.684, de 14 de março de 1978**
Acrescenta alíneas ao artigo 4º da Lei n. 6.988, de 26 de dezembro de 1966.
- 697 **Decreto n. 15.012, de 7 de abril de 1978**
Aprova o RTTS – Regulamento de Transporte, Tráfego e Segurança da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.
- 707 **Lei n. 8.747, de 27 de junho de 1978**
Autoriza aumento do capital social da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, subscrição e integralização do aumento mediante incorporação de áreas municipais, e dá outras providências.
- 707 **Decreto n. 15.322, de 20 de setembro de 1978**
Cria o Terminal Interestadual do Glicério, e dá outras providências.
- 708 **Decreto n. 15.335, de 21 de setembro de 1978**
Fixa data de início de operações, estabelece preço de utilização do Terminal Interestadual do Glicério, e dá outras providências.

- 709 **Portaria SMT n. 145, de 1º de novembro de 1978**
Dá nova redação ao § 2º do artigo 28 do Regulamento do Terminal Intermunicipal do Jabaquara, aprovado pela Portaria SMT n. 63, de 30 de abril de 1977.
- 710 **Decreto n. 15.453, de 9 de novembro de 1978**
Confere denominações a estações do Metrô, nas linhas Norte-Sul e no trecho da Leste-Oeste.
- 711 **Portaria SMT n. 150, de 18 de novembro de 1978**
Aprova o Regulamento do Terminal Interestadual do Glicério – TIG, e seus anexos.
- 731 **Lei n. 8.830, de 12 de dezembro de 1978**
Dispõe sobre o controle acionário da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, e dá outras providências.
- 733 **Decreto n. 17.261, de 9 de abril de 1981**
Dispõe sobre reserva de assento, em ônibus e trolebus destinado ao uso preferencial de pessoas portadoras de deficiências físicas, e dá outras providências.
- 733 **Decreto n. 17.288, de 24 de abril de 1981**
Cria o Terminal Rodoviário Tietê, e dá outras providências.
- 735 **Portaria SMT n. 182, de 21 de maio de 1982**
Aprova o Regulamento Geral de Terminais Rodoviários da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, e dá outras providências.
- 746 **Resolução CODEVIN n. 12, de 13 de janeiro de 1983**
Institui e aprova o seu Regimento Interno.
- 749 **Portaria n. 284, de 10 de agosto de 1983**
Determina à Secretaria Municipal de Planejamento – SEMPLA a adoção de medidas destinadas a diminuir os acidentes de trânsito.
- 749 **Portaria n. 285, de 10 de agosto de 1983**
Determina à Secretaria Municipal dos Transportes – SMT a promoção de campanhas de redução de acidentes de trânsito.
- 750 **Portaria n. 288, de 10 de agosto de 1983**
Determina à Secretaria Municipal dos Transportes – SMT a implantação de um sistema de informações atualizadas sobre danos na pavimentação da rede viária utilizada pelas linhas de ônibus principais.
- 750 **Decreto n. 19.095, de 11 de outubro de 1983**
Institui o Programa de Integração dos Serviços de Transporte Ônibus-Ferrovia, e dá outras providências.
- 751 **Lei n. 9.651, de 24 de novembro de 1983**
Autoriza a concessão de isenção do pagamento de tarifa, nos ônibus da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, às pessoas com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade, e dá outras providências.
- 751 **Decreto n. 19.386, de 22 de dezembro de 1983**
Regulamenta a Lei n. 9.651, de 24 de novembro de 1983, estabelecendo o procedimento para isentar de pagamento de tarifa nos ônibus da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, as pessoas com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade, e dá outras providências.
- 752 **Portaria SMT n. 361, de 23 de dezembro de 1983**
Estende o direito do transporte gratuito de pessoas acima de 65 anos, também nos ônibus das empresas contratadas pela CMTC.
- 752 **Lei n. 9.699, de 7 de março de 1984**
Dispõe sobre inscrições na parte externa dos veículos de transporte coletivo.

- 753 **Decreto n. 19.795, de 18 de junho de 1984**
Regulamenta a Lei n. 9.699, de 7 de março de 1984, que dispõe sobre inscrição na parte externa dos veículos de transporte coletivo.
- 753 **Lei n. 9.939, de 16 de julho de 1985**
Autoriza a concessão de isenção de pagamento de tarifa de ônibus da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, aos integrantes da Polícia Militar do Estado de São Paulo, e dá outras providências.
- 754 **Decreto n. 21.433, de 10 de outubro de 1985**
Regulamenta a Lei n. 9.939, de 16 de julho de 1985, que autorizou a concessão de isenção de pagamento de tarifa de ônibus da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, aos integrantes da Polícia Militar do Estado, e dá outras providências.
- 754 **Lei n. 9.977, de 11 de outubro de 1985**
Institui o sistema auxiliar de fiscalização do transporte coletivo no Município de São Paulo.
- 755 **Lei n. 10.012, de 13 de dezembro de 1985**
Dispõe sobre assentos reservados para uso por gestantes, mulheres portando bebês ou crianças de colo, idosos e deficientes físicos nos veículos de transporte coletivo de passageiros.
- 755 **Lei n. 10.039, de 8 de janeiro de 1986**
Dispõe sobre sistema de informações ao público, referente aos ônibus da Capital de São Paulo.
- 756 **Decreto n. 22.214, de 15 de maio de 1986**
Dispõe sobre a implantação do Vale-Transporte para o sistema municipal de transportes coletivos no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.
- 756 **Decreto n. 22.295, de 10 de junho de 1986**
Dispõe sobre a fixação de remuneração por viagem das empresas incluídas no Sistema de Transporte Integrado Metrô-Ônibus.
- 757 **Decreto n. 22.296, de 11 de junho de 1986**
Regulamenta o uso das linhas municipais de ônibus, pela Guarda Civil Metropolitana.
- 757 **Decreto n. 22.553, de 6 de agosto de 1986**
Revoga o Decreto n. 21.534, de 29 de outubro de 1985.
- 758 **Lei n. 10.154, de 7 de outubro de 1986**
Dispõe sobre o transporte coletivo de escolares no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.
- 758 **Decreto n. 23.123, de 25 de novembro de 1986**
Regulamenta a Lei n. 10.154, de 7 de outubro de 1986, que dispõe sobre o transporte coletivo de escolares no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.
- 760 **Lei n. 10.211, de 11 de dezembro de 1986**
Altera a redação dos artigos 18 e 38 da Lei n. 6.989, de 29 de dezembro de 1966, e dá outras providências.
- 761 **Decreto n. 23.182, de 12 de dezembro de 1986**
Introduz alterações no Decreto n. 14.629, de 22 de julho de 1977.
- 762 **Portaria n. 717, de 23 de dezembro de 1986**
Cria o Programa de Ampliação e Renovação da frota de ônibus das empresas permissionárias de transporte coletivo da Capital de São Paulo.
- 764 **Decreto n. 23.404, de 9 de fevereiro de 1987**
Regulamenta os artigos 6º e 7º da Lei n. 8.658, de 14 de dezembro de 1977,

- fixando normas para aprovação de projetos destinados à implantação de equipamentos nas vias e logradouros públicos do Município, e dá outras providências.
- 765 Decreto n. 23.655, de 31 de março de 1987**
Altera a Tabela de Remuneração referente à operação e fiscalização, conforme Decreto n. 23.182, de 12 de dezembro de 1986.
- 767 Decreto n. 23.678, de 6 de abril de 1987**
Permite à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC promover exploração econômica de publicidade em abrigos de ônibus, pontos de paradas, terminais e demais equipamentos públicos por ela administrados, e dá outras providências.
- 767 Lei n. 10.305, de 14 de abril de 1987**
Autoriza a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, a promover a instalação de equipamentos urbanos destinados à melhoria das condições de trânsito e tráfego, com inserção de publicidade, nos logradouros públicos, e dá outras providências.
- 768 Decreto n. 23.747, de 22 de abril de 1987**
Prorroga o prazo a que se refere o artigo 13 do Decreto n. 23.123, de 25 de novembro de 1986.
- 769 Decreto n. 24.270, de 27 de julho de 1987**
Institui Terminais de Transferência de passageiros entre linhas de ônibus, aprova o novo Regulamento para sua administração e operação, e dá outras providências.
- 776 Decreto n. 24.497, de 31 de agosto de 1987**
Regulamenta a Lei n. 10.305, de 14 de abril de 1987, que autoriza a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, a promover a instalação de equipamentos urbanos destinados à melhoria das condições de trânsito e tráfego, com inserção de publicidade, nos logradouros públicos.
- 777 Lei n. 10.379, de 28 de outubro de 1987**
Acrescenta alíneas aos artigos 18 e 38 da Lei n. 6.989, de 29 de dezembro de 1966, e dá outras providências.
- 778 Decreto n. 24.999, de 23 de novembro de 1987**
Dispõe sobre a implantação de Vale-Transporte para o sistema municipal de transportes coletivos no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.
- 779 Decreto n. 25.054, de 25 de novembro de 1987**
Autoriza a criação do Terminal Rodoviário Bresser e sua operação, a partir de 15 de dezembro de 1987, pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.
- 780 Portaria SMT n. 152, de 23 de dezembro de 1987**
Altera o inciso V da Portaria SMT n. 360, de 22 de dezembro de 1983.
- 780 Decreto n. 25.294, de 22 de janeiro de 1988**
Dá nova redação ao artigo 1º do Decreto n. 25.054, de 25 de novembro de 1987.
- 781 Lei n. 10.431, de 29 de fevereiro de 1988**
Institui o Vale-Transporte para os servidores públicos municipais, e dá outras providências.
- 782 Decreto n. 25.747, de 15 de abril de 1988**
Acrescenta parágrafo único ao artigo 3º do Decreto n. 21.433, de 10 de outubro de 1985, e dá outras providências.
- 783 Decreto n. 27.221, de 27 de outubro de 1988**
Suspende, temporariamente o pagamento da remuneração referente à operação e fiscalização, conforme estabelecido no Decreto n. 23.182, de 12 de dezembro de 1986.
- 783 Decreto n. 27.223, de 28 de outubro de 1988**
Autoriza a criação do Terminal Rodoviário Barra Funda e sua operação, a partir de 5 de novembro de 1988, pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, e dá outras providências.

- 784 **Lei n. 10.676, de 7 de novembro de 1988**
Aprova o Plano-Diretor, institui o Sistema de Planejamento do Município de São Paulo, e dá outras providências.
- 824 **Decreto n. 27.901, de 24 de julho de 1989**
Dispõe sobre a implantação do Vale-Transporte para servidores municipais, e dá outras providências.
- 826 **Decreto n. 27.924, de 28 de julho de 1989**
Cria o Conselho Municipal de Tarifas – COMTAR, e dá outras providências.
- 828 **Decreto n. 27.951, de 4 de agosto de 1989**
Altera dispositivos e o Anexo I do Decreto n. 27.901, de 24 de julho de 1989, que dispõe sobre a implantação do Vale-Transporte para servidores municipais.
- 830 **Lei n. 10.744, de 31 de agosto de 1989**
Disciplina a frequência e os horários das viagens da CMTC e suas permissionárias.
- 830 **Portaria SMT n. 129, de 2 de setembro de 1989**
Autoriza a CMTC a emitir e controlar as carteiras para transporte gratuito das pessoas acima de 65 anos.
- 831 **Decreto n. 28.038, de 4 de setembro de 1989**
Permite à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, promover, no Município de São Paulo, a exploração econômica de publicidade no verso dos bilhetes de passes comuns e escolares e de Vale-Transporte, e dá outras providências.
- 832 **Lei n. 10.776, de 22 de novembro de 1989**
Autoriza a Prefeitura do Município de São Paulo a proceder a pintura de faixas, no solo, de forma vertical, nas paradas de ônibus.
- 832 **Lei n. 10.815, de 28 de dezembro de 1989**
Revoga isenção do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana, e dá outras providências.
- 833 **Lei n. 10.832, de 4 de janeiro de 1990**
Determina tratamento prioritário a pessoas portadoras de deficiência física.
- 834 **Portaria Intersecretarial SAR/SMT n. 1, de 31 de janeiro de 1990**
Regulamenta a implantação de dispositivos redutores de velocidade, em vias do Município de São Paulo.
- 834 **Lei n. 10.839, de 20 de fevereiro de 1990**
Dá nova redação ao artigo 12 da Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, e dá outras providências.
- 835 **Decreto n. 28.570, de 28 de fevereiro de 1990**
Dispõe sobre o serviço de transporte de passageiros através de lotação, e dá outras providências.
- 836 **Decreto n. 28.583, de 7 de março de 1990**
Regulamenta o disposto nos §§ 2º e 3º do artigo 12 da Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, com a nova redação que lhe foi dada pela Lei n. 10.839, de 20 de fevereiro de 1990.
- 836 **Lei Orgânica do Município de São Paulo, de 4 de abril de 1990**
Excertos das disposições relativas a Transportes Urbanos de Passageiros.
- 839 **Lei n. 10.854, de 22 de junho de 1990**
Autoriza o Executivo a conceder aos desempregados redução da tarifa no transporte coletivo por ônibus, e dá outras providências.
- 840 **Decreto n. 28.813, de 2 de julho de 1990**
Regulamenta a Lei n. 10.854, de 22 de junho de 1990, que autoriza o Executivo a

- conceder, aos desempregados, redução da tarifa no transporte coletivo por ônibus, e dá outras providências.
- 841 **Comunicado SEBES n. 21, de 24 de julho de 1990**
Estabelece os procedimentos a serem adotados pelos Sindicatos e pela população desempregada para a obtenção de redução da tarifa de transporte coletivo nos termos do Decreto n. 28.813, de 2 de julho de 1990.
- 842 **Decreto n. 29.470, de 10 de janeiro de 1991**
Dispõe sobre a cobrança da remuneração para gestão da operação dos serviços de transporte coletivo e sua fiscalização, conforme estabelecido no Decreto n. 14.629, de 22 de julho de 1977, com a redação dada pelo Decreto n. 23.182, de 12 de dezembro de 1986.
- 843 **Lei n. 10.950, de 24 de janeiro de 1991**
Dispõe sobre o uso do gás natural como combustível dos ônibus urbanos, e dá outras providências.
- 844 **Decreto n. 29.709, de 29 de abril de 1991**
Dispõe sobre o acesso das pessoas maiores de sessenta e cinco anos nos coletivos, nos termos do disposto no artigo 230, § 2º, da Constituição Federal.
- 844 **Decreto n. 29.727, de 7 de maio de 1991**
Estabelece novos critérios a serem adotados para cobrança da remuneração para gestão da operação dos serviços de transporte coletivo e sua fiscalização, e dá outras providências.
- 846 **Decreto n. 29.854, de 24 de junho de 1991**
Institui a Modalidade Especial para o Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus no Município de São Paulo, disciplina sua contratação pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, e dá outras providências.
- 850 **Lei n. 10.990, de 13 de junho de 1991**
Dá nova redação ao artigo 1º da Lei n. 10.854, de 22 de junho de 1990.
- 851 **Lei n. 11.022, de 2 de julho de 1991**
Dispõe sobre a instalação de postos de venda de Vale-Transporte e Passes de Ônibus Comuns e Escolares, nas Administrações Regionais.
- 851 **Lei n. 11.037, de 25 de julho de 1991**
Dispõe sobre o Sistema Municipal de Transportes Urbanos, e dá outras providências.
- 858 **Decreto n. 29.945, de 25 de julho de 1991**
Regulamenta a Lei n. 11.037, de 25 de julho de 1991, que dispõe sobre o Sistema Municipal de Transportes Urbanos, e dá outras providências.
- 863 **Decreto n. 29.960, de 30 de julho de 1991**
Regulamenta o disposto nos §§ 2º e 3º do artigo 12 da Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, com a nova redação que lhe foi dada pela Lei n. 10.839, de 20 de fevereiro de 1990.
- 864 **Lei n. 11.089, de 11 de setembro de 1991**
Dá nova redação aos §§ 2º e 3º, do artigo 12, da Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, com redação dada pela Lei n. 10.839, de 20 de fevereiro de 1990.
- 864 **Decreto n. 31.280, de 27 de fevereiro de 1992**
Dispõe sobre a cobrança da remuneração para gestão e fiscalização da operação de Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus, no Município de São Paulo, na Modalidade Especial, instituída pelo Decreto n. 29.854, de 24 de junho de 1991, e dá outras providências.
- 865 **Lei n. 11.216, de 20 de maio de 1992**
Dispõe sobre o ingresso de gestantes em veículos de transporte coletivo no Município, cria o passe-gestante, e dá outras providências.

- 865 Decreto n. 31.903, de 17 de julho de 1992**
Regulamenta a Lei n. 11.216, de 20 de maio de 1992, que dispõe sobre o ingresso de gestantes nos veículos de transporte coletivo de passageiros no Município de São Paulo, e dá outras providências.
- 866 Portaria SMT n. 172, de 29 de agosto de 1992**
Expede o Regulamento de Sanções e Multas – RESAM aplicável às operadoras de transporte coletivo de passageiros por ônibus.
- 876 Decreto n. 32.223, de 14 de setembro de 1992**
Institui, no Sistema de Transporte Individual de Passageiros, por veículos de aluguel providos de taxímetro, a categoria Perua-Rádio-Táxi, e dá outras providências.
- 877 Decreto n. 32.331, de 24 de setembro de 1992**
Dispõe sobre a redução de tarifa nos transportes coletivos por ônibus, aos trabalhadores desempregados, conforme autorização conferida pela Lei n. 10.854, de 22 de junho de 1990, e dá outras providências.
- 878 Lei n. 11.250, de 1º de outubro de 1992**
Dispõe sobre a isenção de tarifa no sistema de transporte coletivo do Município ao deficientes físicos e mentais, e dá outras providências.
- 879 Lei n. 11.257, de 7 de outubro de 1992**
Autoriza a Prefeitura do Município de São Paulo a implantar o serviço de Rádio-Perua, destinado ao atendimento das pessoas portadoras de deficiência física.
- 880 Lei n. 11.381, de 17 de junho de 1993**
Autoriza o Executivo Municipal a conceder a isenção do pagamento da tarifa nas linhas urbanas de ônibus às mulheres com mais de sessenta anos de idade.
- 880 Portaria SMT n. 140, de 1º de julho de 1993**
Estabelece, até a regulamentação definitiva da Lei n. 11.250/92, os procedimentos para a isenção do pagamento de tarifas aos portadores de deficiência física ou mental.
- 881 Decreto n. 33.593, de 12 de agosto de 1993**
Cria, no Sistema Municipal de Transportes Urbanos do Município de São Paulo, a Modalidade Complementar, denominada Bairro a Bairro, e dá outras providências.
- 883 Lei n. 11.487, de 11 de março de 1994**
Dispõe sobre a aplicação de multa a empresas de ônibus cujos motoristas desrespeitem os direitos das pessoas portadoras do passe do idoso, e dá outras providências.
- 884 Portaria SMT n. 157, de 31 de março de 1994**
Regulamenta a expedição do Certificado de Registro Municipal para os Serviços de Transportes de Escolares.
- 886 Lei n. 11.502, de 13 de abril de 1994**
Dispõe sobre a obrigatoriedade da realização de seguro de responsabilidade civil (danos materiais) dos proprietários de veículos usados no transporte coletivo de passageiros no Município de São Paulo.
- 886 Lei n. 11.506, de 13 de abril de 1994**
Dispõe sobre a criação de vagas especiais para estacionamento de veículos dirigidos por pessoas deficientes ou conduzindo-as nas vias públicas municipais, e dá outras providências.
- 887 Decreto n. 34.321, de 7 de julho de 1994**
Regulamenta a Lei n. 11.381, de 17 de junho de 1993, que autoriza o Executivo a conceder isenção do pagamento de tarifas nas linhas urbanas de ônibus.
- 887 Lei n. 11.602, de 12 de julho de 1994**
Autoriza o Executivo a adaptar pelo menos um veículo às necessidades das pessoas deficientes físicas em todas as linhas de ônibus da Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

- 888 **Lei n. 11.655, de 18 de outubro de 1994**
Dispõe sobre a isenção de pagamento de passagem no transporte coletivo urbano de ônibus às mulheres com mais de 60 (sessenta) anos de idade.
- 888 **Lei n. 11.656, de 18 de outubro de 1994**
Dispõe sobre a obrigatoriedade de demarcação, pelos postos de serviços e de abastecimento de combustíveis, de faixa para passagens de pedestres nas calçadas.
- 889 **Convênio de 7 de dezembro de 1994 entre o Estado e o Município de São Paulo constituindo a Comissão Regional do Planejamento de Transportes – CRPT, para compatibilização dos planos, projetos e programas de transporte público e de tráfego metropolitanos.**
- 893 **Portaria SMT n. 283, de 27 de dezembro de 1994**
Dispõe sobre a padronização de bilhete para utilização no Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo.
- 894 **Lei n. 11.733, de 27 de março de 1995**
Dispõe sobre a criação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, e dá outras providências.
- 895 **Decreto n. 35.121, de 12 de maio de 1995**
Institui o Programa Plurianual de Qualidade do Transporte, no âmbito do transporte coletivo do Município de São Paulo, e dá outras providências.
- 896 **Lei n. 11.805, de 19 de junho de 1995**
Dispõe sobre a criação de terminal rodoviário destinado exclusivamente a excursões de turismo, nacionais e internacionais, e dá outras providências.
- 896 **Portaria SMT n. 117, de 27 de junho de 1995**
Determina a adoção de providências imediatas, pela São Paulo Transporte S/A. para automatizar a cobrança de tarifas por meios eletrônicos, no sistema municipal de transportes coletivos.
- 897 **Lei n. 11.840, de 28 de junho de 1995**
Institui a carteira especial para obesos no âmbito do Município de São Paulo.
- 898 **Decreto n. 35.250, de 28 de junho de 1995**
Regulamenta a Lei n. 11.656, de 18 de outubro de 1994, que dispõe sobre a obrigatoriedade de demarcação, pelos postos de serviços e abastecimento de combustíveis, de faixa para passagem de pedestres nas calçadas, e dá outras providências.
- 899 **Lei n. 11.851, de 10 de julho de 1995**
Dispõe sobre a instituição do Fundo Municipal do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o Tráfego de Ônibus – FUNCOR, e dá outras providências.
- 900 **Decreto n. 35.408, de 18 de agosto de 1995**
Concede prazo para a demarcação de faixas para passagem de pedestres nas calçadas dos postos de serviços e de abastecimento de combustíveis.
- 901 **Portaria SMT n. 228, de 15 de setembro de 1995**
Dá nova redação, revogando as disposições contidas na Portaria SMT n. 17, de 12 de janeiro de 1994.
- 903 **Decreto n. 35.512, de 20 de setembro de 1995**
Regulamenta a Lei n. 11.840, de 28 de junho de 1995, e dá outras providências.
- 903 **Lei n. 11.887, de 21 de setembro de 1995**
Proíbe o emprego de veículos de tração animal, a condução de animais com carga e o trânsito montado nas áreas do Município de São Paulo e nas situações que determina, e dá outras providências.

- 905 **Lei n. 11.894, de 17 de outubro de 1995**
Dispõe sobre a sinalização das ondulações transversais às vias públicas (lombadas).
- 905 **Portaria SMT n. 332, de 30 de dezembro de 1995**
Determina a obrigatoriedade da aceitação dos bilhetes (passes, Vales-Transporte e assemelhados) emitidos pela SPTrans, pelos prestadores de serviços de lotação no âmbito do Município de São Paulo.
- 906 **Lei n. 11.992, de 16 de janeiro de 1996**
Dispensa a parada dos ônibus urbanos nos pontos normais para desembarque de portadores de deficiência física.
- 907 **Portaria SMT n. 22, de 20 de janeiro de 1996**
Atribui à SPTrans competência para fiscalização e vistoria de veículos providos de taxímetro de lotação, perua escolar e de transporte de carga a frete.
- 907 **Decreto n. 35.860, de 6 de fevereiro de 1996**
Regulamenta a Lei n. 11.005, de 18 de junho de 1991, e dá outras providências.
- 910 **Decreto n. 35.861, de 7 de fevereiro de 1996**
Delimita e caracteriza áreas para outorga de concessão administrativa de serviço de estacionamento de veículos no sistema de garagens subterrâneas, e dá outras providências.
- 911 **Decreto n. 35.862, de 7 de fevereiro de 1996**
Delimita e caracteriza áreas para outorga de concessão administrativa de serviço de estacionamento de veículos no sistema de garagens subterrâneas, e dá outras providências.
- 912 **Decreto n. 35.863, de 7 de fevereiro de 1996**
Delimita e caracteriza áreas para outorga de concessão administrativa de serviço de estacionamento de veículos no sistema de garagens subterrâneas, e dá outras providências.
- 913 **Decreto n. 35.864, de 7 de fevereiro de 1996**
Delimita e caracteriza áreas para outorga de concessão administrativa de serviço de estacionamento de veículos no sistema de garagens subterrâneas, e dá outras providências.
- 914 **Decreto n. 35.947, de 13 de março de 1996**
Disciplina a categoria comum – rádio no Sistema de Transporte Individual de passageiros por táxis, e dá outras providências.
- 916 **Portaria SMT n. 87, de 13 de abril de 1996**
Aprova o Manual de Identidade Visual dos Ônibus Urbanos da Cidade de São Paulo.
- 934 **Lei n. 12.044, de 17 de abril de 1996**
Institui, no âmbito do Município de São Paulo, a Semana da Bicicleta, e dá outras providências.
- 934 **Decreto n. 36.071, de 9 de maio de 1996**
Institui, no Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de São Paulo, Modalidade Comum, serviço destinado a atender pessoas com mobilidade reduzida, e dá outras providências.
- 936 **Decreto n. 36.072, de 9 de maio de 1996**
Institui a Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA, e dá outras providências.
- 937 **Decreto n. 36.073, de 9 de maio de 1996**
Dispõe sobre a reserva de vaga nos estacionamentos rotativos pagos, tipo Zona Azul, para veículos dirigidos ou conduzindo pessoas portadoras de deficiência ambulatorial, e dá outras providências.

- 937 **Lei n. 12.076, de 13 de junho de 1996**
Dispõe sobre a emissão de Vales-Transporte sem valor facial, e dá outras providências.
- 938 **Portaria SMT n. 153, de 13 de junho de 1996**
Determina à SPTrans a elaboração do Manual dos Padrões Técnicos de Veículos.
- 939 **Lei n. 12.081, de 13 de junho de 1996**
Dispõe sobre a colocação de mapa da região de vizinhança nas dependências dos postos de gasolina da Cidade de São Paulo.
- 939 **Lei n. 12.117, de 28 de junho de 1996**
Dispõe sobre o rebaixamento de guias e sarjetas para possibilitar a travessia de pedestres portadores de deficiências físicas.
- 940 **Lei n. 12.140, de 5 de julho de 1996**
Acrescenta artigo e altera a redação, introduzindo parágrafos, do artigo 1º da Lei n. 10.950, de 24 de janeiro de 1991.
- 941 **Portaria SMT n. 182, de 11 de julho de 1996**
Regulamenta a prestação de serviços de transporte de passageiros através de lotação.
- 944 **Lei n. 12.153, de 29 de julho de 1996**
Disciplina a realização de manifestações públicas que prejudiquem a livre circulação dos veículos automotores na Avenida Paulista.
- 945 **Lei n. 12.156, de 1º de agosto de 1996**
Regulamenta a exploração de sanitários públicos, em especial nos pontos iniciais e finais de ônibus, por empreendedores particulares.
- 945 **Decreto n. 36.296, de 7 de agosto de 1996**
Regulamenta a Lei n. 12.140, de 5 de julho de 1996, e dá outras providências.
- 947 **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.
- 948 **Decreto n. 36.305, de 13 de agosto de 1996**
Regulamenta a Lei n. 11.733, de 27 de março de 1995, que dispõe sobre a criação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, alterada pela Lei n. 12.157, de 9 de agosto de 1996.
- 950 **Decreto n. 36.329, de 22 de agosto de 1996**
Regulamenta a Lei n. 12.153, de 29 de julho de 1996, que dispõe sobre a realização de manifestações públicas que prejudiquem a livre circulação dos veículos automotores na Avenida Paulista, e dá outras providências.
- 951 **Decreto n. 36.430, de 4 de outubro de 1996**
Disciplina as condições para venda do Bilhete do Trabalhador, e dá outras providências.
- 951 **Portaria SMT n. 343, de 3 de dezembro de 1996**
Expede o Regulamento de Infrações – RIL, a ser aplicado aos veículos e operadores cadastrados para a prestação de serviços de transporte de passageiros, através de lotação, sem taxímetro.
- 955 **Portaria DTP n. 82, de 15 de fevereiro de 1997**
Dispõe sobre as normas de comunicação visual a serem cumpridas pelos veículos utilizados no serviço de lotação.
- 959 **Portaria DSV n. 9, de 12 de abril de 1997**
Regulamenta a circulação de ônibus na Avenida Paulista.
- 959 **Lei n. 12.328, de 24 de abril de 1997**
Cria, no Sistema Municipal de Transportes Urbanos de São Paulo, o Subsistema de

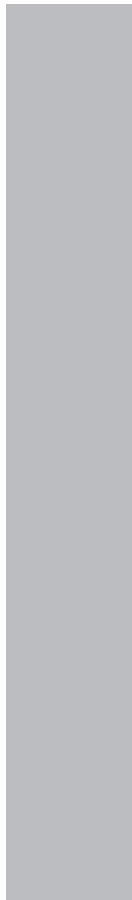
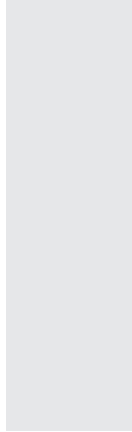
Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade, autoriza a Administração do Município a contratar, pelo regime de concessão, a prestação e a exploração dos serviços do subsistema instituído, e dá outras providências.

- 968 **Decreto n. 36.885, de 28 de maio de 1997**
Regulamenta a Lei n. 11.851, de 10 de julho de 1995, que instituiu o Fundo Municipal do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o Tráfego de Ônibus – FUNCOR, e dá outras providências.
- 971 **Lei n. 12.349, de 6 de junho de 1997**
Estabelece programa de melhorias para a área central da cidade, cria incentivos e formas para sua implantação, e dá outras providências.
- 981 **Lei n. 12.350, de 6 de junho de 1997**
Concede incentivo fiscal aos proprietários de imóveis ou aos patrocinadores das obras de recuperação externa e conservação de imóveis localizados na Área Especial de Intervenção, objeto do Programa de Requalificação Urbana e Funcional do Centro de São Paulo – PROCENTRO, ou outro equivalente que venha a ser implantado, e dá outras providências.
- 996 **Decreto n. 36.901, de 6 de junho de 1997**
Dispõe sobre a criação da Comissão Especial de Valorização do Centro, e dá outras providências.
- 997 **Decreto n. 37.021, de 26 de agosto de 1997**
Dispõe sobre as normas para implantação do Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade, de que trata o artigo 5º da Lei n. 12.328, de 24 de abril de 1997, e dá outras providências.
- 999 **Decreto n. 37.031, de 27 de agosto de 1997**
Regulamenta a Lei n. 12.117 de 28 de junho de 1996, que dispõe sobre o rebaixamento de guias e sarjetas para possibilitar a travessia de pedestres portadores de deficiência.
- 1000 **Decreto Legislativo n. 114, de 21 de outubro de 1997**
Susta em todos os termos o Decreto n. 28.570, de 28 de fevereiro de 1990.

SUMÁRIO DOS ATOS DA COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO - METRÔ

- 1002 **Ata da Assembléia Geral de Constituição da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, realizada em 24 de abril de 1968.**
- 1008 **Resolução de Diretoria n. 466, de 9 de outubro de 1975**
Aprova o Regulamento de Contratações da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.
- 1015 **Resolução de Diretoria n. 518, de 16 de novembro de 1977**
Aprova o Regulamento do Uso das áreas e espaços, para comércio, propaganda e serviços nas dependências e propriedades da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, ou por ela administrados.

LEGISLAÇÃO DA UNIÃO



**DECRETO N. 2.681,
DE 7 DE DEZEMBRO DE 1912^[1]****REGULA A RESPONSABILIDADE CIVIL DAS ESTRADAS DE FERRO**

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil,
Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a resolução seguinte:

Art. 1º As estradas de ferro serão responsáveis pela perda total ou parcial, furto ou avaria das mercadorias que receberem para transportar.

Será sempre presumida a culpa e contra esta presunção só se admitirá alguma das seguintes provas:

1º caso fortuito ou força maior;

2º que a perda ou avaria se deu por vício intrínseco da mercadoria ou causas inerentes à sua natureza;

3º tratando-se de animais vivos, que a morte ou avaria foi conseqüência de risco que tal espécie de transporte faz naturalmente correr;

4º que a perda ou avaria foi devida ao mau acondicionamento da mercadoria ou a ter entregue para transportar sem estar encaixotada, enfardada ou protegida por qualquer outra espécie de envoltório;

5º que foi devido a ter sido transportada em vagões descobertos, em conseqüência de ajuste ou expressa determinação do regulamento;

6º que o carregamento e descarregamento foram feitos pelo remetente ou pelo destinatário ou pelos seus agentes e disto proveio a perda ou avaria;

7º que a mercadoria foi transportada em vagão ou plataforma especialmente fretada pelo remetente, sob a sua custódia e vigilância, e que a perda ou avaria foi conseqüência do risco que essa vigilância devia remover.

Art. 2º Se nos casos dos ns. 2, 3, 4, 5, 6 e 7 do artigo anterior concorrer a culpa da estrada de ferro com a do remetente ou destinatário, será proporcionalmente dividida a responsabilidade.

Art. 3º A responsabilidade começará ao ser recebida a mercadoria na estação pelos empregados da estrada de ferro, antes mesmo do despacho, e terminará ao ser efetivamente entregue ao destinatário.

Art. 4º Será presumida a perda total trinta dias depois de findo o prazo marcado pelos regulamentos para a entrega da mercadoria.

Art. 5º Será obrigatória, por parte do remetente, a declaração da natureza e valor das mercadorias que forem entregues fechadas.

Se a estrada de ferro presumir fraude na declaração, poderá verificar, abrindo o caixão, fardo, ou qualquer invólucro que a contenha. Demonstrada, porém, a verdade da declaração feita pelo remetente, a estrada de ferro, sem demora e a expensas suas, acondicionará a mercadoria novamente tal qual se achava.

Art. 6º A indenização pelas estradas de ferro, nos casos de perda ou furto, será equivalente ao preço corrente da mercadoria no tempo e no lugar em que devia ter sido entregue; no caso de avaria, será proporcional à depreciação por ela sofrida. Deverão ser deduzidas as despesas que deixarem de ser feitas pelo fato da perda da mercadoria. Excetua-se o caso de dolo, em que a estrada responderá por todos os prejuízos que tenham diretamente ocorrido.

Parágrafo único. Se na declaração o remetente diminuir com culpa ou dolo o valor da mercadoria, será o valor declarado à base da indenização.

Art. 7º Nos casos de atraso da entrega das mercadorias, a estrada de ferro perderá, em favor do proprietário da mercadoria, uma parte do preço do transporte, proporcional ao tempo de atraso.

Se pelo particular for provado que a demora causou-lhe um dano maior, por ele responderá a estrada de ferro, até a importância máxima correspondente ao valor da mercadoria.

Serão excetuados os casos de força maior e culpa do remetente ou destinatário. No caso de dolo por parte dos agentes ou empregados da estrada de ferro, esta responderá por todo o prejuízo causado.

Art. 8º O pagamento do preço do transporte feito pelo destinatário, e bem assim o recebimento da mercadoria, sem reserva o protesto, exonerará a estrada de ferro de qualquer responsabilidade. Nos casos de avaria oculta ou perda parcial que só mais tarde possam ser verificadas, deverá a reclamação ser feita perante a estrada de ferro no prazo de 30 dias, incumbindo ao reclamante provar em juízo que a avaria teve lugar antes da entrega.

Art. 9º A liquidação da indenização prescreverá no fim de um ano, a contar da data da entrega, nos casos de avaria, e, nos casos de furto ou perda, a contar do trigésimo dia após aquele em que, de acordo com os regulamentos, devia ter-se efetuado a entrega.

Art. 10. As ações judiciais oriundas do contrato de transporte por estrada de ferro por motivo de perda ou avaria poderão ser intentadas pelos que tiverem recebido a mercadoria ou tenham direito a recebê-la, seus herdeiros ou cessionários. Para a ação ser intentada pelo remetente, seus herdeiros ou cessionários deverão apresentar as duas vias da nota da expedição nos casos em que elas são exigidas ou autorização do destinatário.

Art. 11. A perda ou avaria das bagagens não despachadas que acompanham os passageiros e ficam sob a sua guarda não dará lugar à indenização, salvo se se provar culpa ou dolo por parte dos agentes ou empregados da estrada de ferro.

Art. 12. A cláusula da não garantia das mercadorias, bem como a prévia determinação do máximo de indenização a pagar, nos casos de perda ou avaria, não poderão ser estabelecidas pelas estradas de ferro senão de modo facultativo e correspondendo a uma diminuição de tarifa. Serão nulas quaisquer outras cláusulas diminuindo a responsabilidade das estradas de ferro estabelecida na presente Lei.

Art. 13. As estradas de ferro serão obrigadas a aceitar a expedição de mercadorias não só para suas estações como para as de quaisquer linhas a que estejam diretamente ligadas.

Art. 14. Quando mais de uma estrada de ferro tiver concorrido para o transporte de uma mercadoria, a ação de indenização por perda, furto ou avaria terá lugar contra a estrada que aceitou a expedição, ou contra a que entregou a mercadoria avariada, ou contra qualquer das estradas intermediárias em cuja linha se provar que teve lugar a perda, furto ou avaria.

Art. 15. No caso do artigo anterior, o direito reversivo das estradas de ferro, umas em relação às outras, será regulado pelas seguintes disposições:

§ 1º Será responsável da perda, furto ou avaria da mercadoria a estrada em cuja linha se der o fato.

§ 2º Se, porém, provar que foi culpa de outra, esta responderá pelas suas conseqüências jurídicas.

§ 3º Se concorrer a culpa de mais de uma, a responsabilidade será dividida proporcionalmente ao grau da culpa, atentas as circunstâncias que acompanharem o fato.

§ 4º Se se não puder provar qual a estrada em cuja linha se deu a perda ou avaria, responderão todas, proporcionalmente a preço do transporte que cada uma percebeu ou teria o direito de perceber, dada a execução regular do contrato.

§ 5º No caso de insolvibilidade de alguma das estradas, o prejuízo que desse fato possa resultar para a que pagou a indenização será repartido por todas as que tiverem cooperado no transporte, guardada a mesma proporção do parágrafo anterior.

Art. 16. São aplicáveis os princípios dos dois anteriores artigos ao caso de atraso na entrega das mercadorias.

Art. 17. As estradas de ferro responderão pelos desastres que nas suas linhas sucederem aos viajantes e de que resulte a morte, ferimento ou lesão corpórea.

A culpa será sempre presumida, só se admitindo em contrário alguma das seguintes provas:

- I – caso fortuito ou força maior;
- II – culpa do viajante, não concorrendo culpa da estrada.

Art. 18. Serão solidários entre si e com as estradas de ferro os agentes por cuja culpa se der o acidente. Em relação a estes, terão as estradas direito reversivo.

Art. 19. Se o desastre acontecer nas linhas de uma estrada de ferro por culpa de outra, haverá em relação a esta direito reversivo por parte da primeira.

Art. 20. No caso de ferimento, a indenização será equivalente às despesas do tratamento e aos lucros cessantes durante ele.

Art. 21. No caso de lesão corpórea ou deformidade, à vista da natureza da mesma e de outras circunstâncias, especialmente a invalidade para o trabalho ou profissão habitual, além das despesas com o tratamento e os lucros cessantes, deverá pelo juiz ser arbitrada uma indenização conveniente.

Art. 22. No caso de morte, a estrada de ferro responderá por todas as despesas e indenizará, a arbítrio do juiz, todos aqueles aos quais a morte do viajante privar de alimento, auxílio ou educação.

Art. 23. No caso de desastre, a estrada de ferro também responderá pela perda ou avaria das bagagens que os passageiros levarem consigo, embora não despachadas.

Art. 24. No caso de atraso de trens e excedido o tempo de tolerância que os regulamentos concederem para a execução dos horários não tendo sido o fato determinado por força maior, as estradas responderão pelos prejuízos que daí resultarem ao passageiro. A reclamação deverá ser feita no prazo de um ano.

Art. 25. As estradas também responderão, nos termos do artigo anterior, quando o viajante provar que não pôde realizar a viagem por ter sido suspenso ou interrompido o tráfego ou por ter sido suprimido algum trem estabelecido no horário ou por não ter encontrado lugar nos vagões da classe para a qual tiver comprado passagem.

Art. 26. As estradas de ferro responderão por todos os danos que a exploração das suas linhas causar aos proprietários marginais.

Cessar, porém, a responsabilidade se o fato danoso for conseqüência direta da infração, por parte do proprietário, de alguma disposição legal ou regulamentar relativa a edificações, plantações, escavações, depósitos de materiais ou guarda de gado à beira das estradas de ferro.

Hermes R. da Fonseca – Presidente da República.

[1] O Decreto n. 2.681, é geralmente citado como Decreto Legislativo n. 2.681 e aplica-se aos transportes rodoviários e em ônibus, bem como a todas as modalidades de transporte coletivo não disciplinadas por lei especial.

LEI COMPLEMENTAR N. 14, DE 8 DE JUNHO DE 1973

ESTABELECE AS REGIÕES METROPOLITANAS DE SÃO PAULO, BELO HORIZONTE, PORTO ALEGRE, RECIFE, SALVADOR, CURITIBA, BELÉM E FORTALEZA

O Presidente da República,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º Ficam estabelecidas, na forma do artigo 164, da Constituição as Regiões Metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza.

§ 1º A Região Metropolitana de São Paulo constitui-se dos Municípios de: São Paulo, Arujá, Barueri, Biritiba-Mirim, Caieiras, Cajamar, Carapicuíba, Cotia, Diadema, Embu, Embu-Guaçu, Ferraz de Vasconcelos, Francisco Morato, Franco da Rocha, Guararema, Guarulhos, Itapeceira da Serra, Itapeví, Itaquaquecetuba, Jandira, Juquitiba, Mairiporã, Mauá, Mogi das Cruzes, Osasco, Pirapora do Bom Jesus, Poá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Salesópolis, Santa Isabel, Santana do Parnaíba, Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Suzano e Taboão da Serra.^[1]

§ 2º A Região Metropolitana de Belo Horizonte constitui-se dos Municípios de: Belo Horizonte, Betim, Caeté, Contagem, Ibirité, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Raposo, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Sabará, Santa Luzia e Vespasiano.

§ 3º A Região Metropolitana de Porto Alegre constitui-se dos Municípios de: Porto Alegre, Alvorada, Cachoeirinha, Campo Bom, Canoas, Estância Velha, Esteio, Gravataí, Guaíba, Novo Hamburgo, São Leopoldo, Sapiranga, Sapucaia do Sul e Viamão.

§ 4º A Região Metropolitana de Recife constitui-se dos Municípios de: Recife, Cabo, Igarassu, Itamaracá, Jaboatão, Moreno, Olinda, Paulista e São Lourenço da Mata.

§ 5º A Região Metropolitana de Salvador constitui-se dos Municípios de: Salvador, Camaçari, Candeias, Itaparica, Lauro de Freitas, São Francisco do Conde, Simões Filho e Vera Cruz.

§ 6º A Região Metropolitana de Curitiba constitui-se dos Municípios de: Curitiba, Almirante Tamandaré, Araucária, Bocaiúva do Sul, Campo Largo, Colombo, Contenda, Piraquara, São José dos Pinhais, Rio Branco do Sul, Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Mandirituba e Balsa Nova.

§ 7º A Região Metropolitana de Belém constitui-se dos Municípios de: Belém e Ananindeua.

§ 8º A Região Metropolitana de Fortaleza constitui-se dos Municípios de: Fortaleza, Caucaia, Maranguape, Pacatuba e Aquiraz.

§ 9º O valor do salário mínimo dos municípios integrantes de uma Região Metropolitana será igual ao vigente na Capital do respectivo Estado.

Art. 2º Haverá em cada Região Metropolitana um Conselho Deliberativo e um Conselho Consultivo criados por lei estadual.^[2]

§ 1º O Conselho Deliberativo constituir-se-á de 5 (cinco) membros de reconhecida capacidade técnica ou administrativa, nomeados pelo Governador do Estado, sendo um deles dentre os nomes que figurem em lista tríplice feita pelo Prefeito da Capital e outro mediante indicação dos demais municípios integrantes da Região Metropolitana.

§ 2º O Conselho Consultivo compor-se-á de um representante de cada Município integrante da Região Metropolitana sob a direção do Presidente do Conselho Deliberativo.

§ 3º Incumbe ao Estado prover, a expensas próprias, as despesas de manutenção do Conselho Deliberativo e do Conselho Consultivo.

Art. 3º Compete ao Conselho Deliberativo:

- I – promover a elaboração do Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana e a programação dos serviços comuns;
- II – coordenar a execução de programas e projetos de interesse da Região Metropolitana, objetivando-lhes, sempre que possível, a unificação quanto aos serviços comuns.

Parágrafo único. A unificação da execução dos serviços comuns efetuar-se-á quer pela concessão do serviço à entidade estadual, quer pela constituição de empresa de âmbito metropolitano, quer mediante outros processos que, através de convênio, venham a ser estabelecidos.

Art. 4º Compete ao Conselho Consultivo:

- I – opinar, por solicitação do Conselho Deliberativo, sobre questões de interesse da Região Metropolitana;

II – sugerir ao Conselho Deliberativo a elaboração de planos regionais e a adoção de providências relativas à execução dos serviços comuns.

Art. 5º Reputam-se de interesse metropolitano os seguintes serviços comuns aos municípios que integram a Região:

- I – planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social;
- II – saneamento básico, notadamente abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública;
- III – uso do solo metropolitano;
- IV – transportes e sistema viário;
- V – produção e distribuição de gás combustível canalizado;
- VI – aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal;
- VII – outros serviços incluídos na área de competência do Conselho Deliberativo por lei federal.

Art. 6º Os Municípios da Região Metropolitana que participarem da execução do planejamento integrado e dos serviços comuns, terão preferência na obtenção de recursos federais e estaduais, inclusive sob a forma de financiamentos, bem como de garantias para empréstimos.

Parágrafo único. É facultado ao Poder Executivo Federal, incluir, entre as diretrizes a prioridade de a que alude o artigo 25, § 1º, alínea a da Constituição, a participação dos municípios na execução do planejamento integrado e dos serviços comuns da Região Metropolitana.

Art. 7º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Emílio G. Médici – Presidente da República.

Notas sobre a Lei Complementar n. 14/73

[1] Posteriormente, foram integradas na Região Metropolitana de São Paulo, a área territorial do município de Vargem Grande Paulista, através da Lei Complementar Estadual n. 332, de 21 de novembro de 1983; bem como, pelo desmembramento do Município de Itapeverica da Serra, o novo Município de São Lourenço da Serra, criado pela Lei Estadual n. 7.664, de 30 de dezembro de 1991.

[2] A Lei Complementar Federal n. 27, de 3 de novembro de 1975, alterou a redação do artigo 2º e seu § 1º desta Lei, *vide* pág. 45.

LEI N. 5.970, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1973

EXCLUI DA APLICAÇÃO DO DISPOSTO NOS ARTIGOS 6º, INCISO I, 64 E 169, DO CÓDIGO DE PROCESSO PENAL, OS CASOS DE ACIDENTE DE TRÂNSITO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Presidente da República.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Em caso de acidente de trânsito, a autoridade ou agente policial que primeiro tomar conhecimento do fato poderá autorizar, independentemente de exame do local, a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via pública e prejudicarem o tráfego.

Parágrafo único. Para autorizar a remoção, a autoridade ou agente policial lavrará boletim da ocorrência, nele consignando o fato, as testemunhas que o presenciaram e todas as demais circunstâncias necessárias ao esclarecimento da verdade.

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

Emílio G. Médici – Presidente da República.

**LEI N. 6.149,
DE 2 DE DEZEMBRO DE 1974**

DISPÕE SOBRE A SEGURANÇA DO TRANSPORTE METROVIÁRIO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Presidente da República.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º A segurança do transporte metroviário incumbe à pessoa jurídica que o execute, observado o disposto nesta Lei, no regulamento do serviço e nas instruções de operação de tráfego.

Art. 2º Para os fins desta Lei, incluem-se na segurança do transporte metroviário a preservação do patrimônio vinculado a ele, as medidas de natureza técnica, administrativa, policial e educativa que visem à regularidade do tráfego, à incolumidade e comodidade dos usuários, à prevenção de acidentes, à higiene e à manutenção da ordem em suas instalações.

Art. 3º Para a segurança do transporte metroviário, a pessoa jurídica que o execute deve manter corpo próprio e especializado de agente de segurança com atuação nas áreas do serviço, especialmente nas estações, linhas e carros de transporte.

Art. 4º O corpo de segurança do metrô colaborará com a Polícia local para manter a ordem pública, prevenir ou reprimir crimes e contravenções penais, nas áreas do serviço de transporte metroviário.

§ 1º Em qualquer emergência ou ocorrência, o corpo de segurança deverá tomar imediatamente as providências necessárias à manutenção ou restabelecimento da normalidade do tráfego e da ordem nas dependências do metrô.

§ 2º Em casos de acidente, crime ou contravenção penal o corpo de segurança do metrô adotar as providências previstas na Lei n. 5.970, de 11 de dezembro de 1973, independentemente da presença de autoridade ou agente policial, devendo ainda:

- I – remover os feridos para pronto-socorro ou hospital;
- II – prender em flagrante os autores dos crimes ou contravenções penais e apreender os instrumentos e os objetos que tiverem relação com o fato, entregando-os à autoridade policial competente; e
- III – isolar o local para verificações e perícias, se possível e conveniente, sem a paralisação do tráfego.

Art. 5º Em qualquer dos casos a que se refere o § 2º, do artigo anterior, após a adoção das providências previstas, o corpo de segurança do metrô lavará, encaminhando-o à autoridade policial competente, boletim de ocorrência em que serão consignados o fato, as pessoas nele envolvidas, as testemunhas e os demais elementos úteis para o esclarecimento da verdade.

Parágrafo único. O boletim de ocorrência se equipara ao registro policial de ocorrência para todos os fins de direito.

Art. 6º A executora do transporte metroviário é obrigada a fornecer às vítimas de acidentes nele ocorridos, como aos seus beneficiários ou a outros interessados, cópia autenticada do boletim de ocorrência no prazo máximo de dez dias, contados da data do recebimento do pedido, sob pena de multa correspondente a dez vezes o valor do maior salário mínimo vigente no País à época se o requerimento for da vítima ou beneficiário desta, e a duas vezes o citado valor, se de terceiro com legítimo interesse próprio, devendo a metade da multa entregar-se ao requerente da cópia.

Parágrafo único. Pelo fornecimento da cópia do boletim de ocorrência poderá ser cobrado dos interessados emolumento previsto no regulamento do transporte metroviário, nunca superior a 1/40 (um quarenta avos) do valor do salário mínimo a que se refere este artigo.

Art. 7º O regulamento de transporte metroviário, que será expedido pela autoridade local, além de pormenorizar o modo e a forma de operação do serviço, a conduta do usuário, os direitos e deveres da executora e as atribuições e o procedimento do corpo de segurança, observado o disposto

nesta Lei, estabelecerá as multas e demais sanções administrativas para os infratores de suas disposições, com previsão de recursos para cada caso.

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

Ernesto Geisel – Presidente da República.

Nota sobre a Lei n. 6.149/74

[*] Vide Lei Federal n. 5.970, de 11 de dezembro de 1973, à pág. 42.

LEI N. 6.256, DE 22 DE OUTUBRO DE 1975

CRIA O FUNDO NACIONAL DE APOIO AO DESENVOLVIMENTO URBANO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Presidente da República,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica criado o Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano – FNDU, com a finalidade de prover apoio financeiro a:

- I – implantação e melhoria da infra-estrutura urbana, principalmente no que respeita ao sistema viário, transportes, saneamento ambiental, limpeza e segurança pública;
- II – instalação e melhoria dos equipamentos sociais urbanos, destinados ao desenvolvimento das atividades comunitárias nos campos da educação, cultura e desportos, saúde e nutrição, trabalho, previdência e assistência social, recreação e lazer;
- III – outros programas e projetos prioritários para a execução da política nacional de desenvolvimento urbano.

Art. 2º Os recursos do FNDU produzirão:

- I – dos Orçamentos da União;
- II – de operações de crédito e outras fontes, internas e externas.

Art. 3º O apoio financeiro do FNDU deverá efetivar-se preferencialmente mediante a destinação de recursos não reembolsáveis a investimentos e outras aplicações, inclusive como contrapartida da União a programas e projetos de desenvolvimento urbano de responsabilidade dos Estados, Distrito Federal e Municípios.

Parágrafo único. O FNDU poderá dispor de subcontas, destinadas ao atendimento de programas prioritários de desenvolvimento urbano, inclusive o Fundo de Desenvolvimento de Transportes Urbanos – FDTU, permitidas as transferências de recursos entre as contas.

Art. 4º A aplicação dos recursos do FNDU será programada com observância do disposto no artigo 15, e seus parágrafos do Decreto-lei n. 200, de 25 de fevereiro de 1967, com a redação dada pelo artigo 5º, da Lei n. 6.036, de 1º de maio de 1974, assim como no artigo 7º inciso I, deste último diploma legal.

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

Ernesto Geisel – Presidente da República.

LEI COMPLEMENTAR N. 27, DE 3 DE NOVEMBRO DE 1975

ALTERA A REDAÇÃO DO ARTIGO 2º DA LEI COMPLEMENTAR N. 14, DE 8 DE JUNHO DE 1973,^[1] QUE ESTABELECE REGIÕES METROPOLITANAS

O Presidente da República.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º O artigo 2º (*caput*) e seu § 1º da Lei Complementar n. 14, de 8 de junho de 1973, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º Haverá em cada região metropolitana um Conselho Deliberativo, presidido pelo Governador do Estado, e um Conselho Consultivo, criados por lei estadual.

§ 1º O Conselho Deliberativo contará em sua composição, além do Presidente, com 5 (cinco) membros de reconhecida capacidade técnica ou administrativa, um dos quais será o Secretário-Geral do conselho, todos nomeados pelo Governador do Estado, sendo um deles dentre os nomes que figurem em lista triplíce organizada pelo Prefeito da Capital e outro mediante indicação dos demais municípios integrantes da região metropolitana”.

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

Ernesto Geisel – Presidente da República.

Nota sobre a Lei Complementar n. 27/75

[1] *Vide* Lei Complementar Federal n. 14, de 8 de junho de 1973, à pág. 40.

LEI N. 6.261, DE 14 DE NOVEMBRO DE 1975

DISPÕE SOBRE O SISTEMA NACIONAL DOS TRANSPORTES URBANOS, AUTORIZA A CRIAÇÃO DA EMPRESA BRASILEIRA DOS TRANSPORTES URBANOS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Presidente da República.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica incluída no documento representativo do Plano Nacional de Viação, aprovado pelo artigo 1º da Lei n. 5.917, de 10 de setembro de 1973, a Seção 7, com a redação seguinte:

“7 – Sistema Nacional dos Transportes Urbanos:

7.1 – Conceituação”.

Art. 2º A alínea *m* do artigo 3º da Lei n. 5.917/73, passa a vigorar com a redação seguinte:

“m) os Sistemas Metropolitanos e Municipais dos Transportes Urbanos deverão ser organizados segundo planos diretores e projetos específicos, de forma a assegurar a cooperação entre seus componentes principais, a saber: o sistema viário, transportes públicos, portos e aeroportos, tráfego e elementos de conjugação visando a sua maior eficiência, assim como a compatibilização com os demais sistemas de viação e com os planos de desenvolvimento urbano, de forma a obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo, possibilidades de expansão, sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das habitações”.

Art. 3º O item 1.2 do documento anexo à Lei n. 5.917/73, passa a vigorar com a seguinte redação:

“1.2 – O Sistema Nacional de Viação é constituído dos conjuntos dos Sistemas Nacionais Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Hidroviário, Aeroviário e de Transportes Urbanos e compreende:

- a. infra-estrutura viária, que abrange as redes correspondentes às modalidades de transportes citadas, inclusive suas instalações acessórias e complementares;
- b. estrutura operacional, compreendendo o conjunto de meios e atividades estatais, diretamente exercidos em cada modalidade de transporte e que são necessários e suficientes ao uso adequado da infra-estrutura mencionada na alínea anterior;
- c. mecanismos de regulamentação e de concessão referentes à construção e operação das referidas infra-estrutura e estrutura operacional”.

Parágrafo único. A Seção 7 criada pelo artigo 1º desta Lei terá a seguinte redação:

“7 – Sistema Nacional dos Transportes Urbanos:

7.1 – Conceituação:

7.1.0 – O Sistema Nacional dos Transportes Urbanos compreende o conjunto dos sistemas metropolitanos e sistemas municipais nas demais áreas urbanas, vinculados à execução das políticas nacionais dos transportes e do desenvolvimento urbano:

7.1.1 – os sistemas metropolitanos e municipais compreendem:

- a. a infra-estrutura viária expressa e as de articulação com os sistemas viários federal, estadual e municipal;
- b. os sistemas de transportes públicos sobre trilhos (Metrô, ferrovia de subúrbio e outros), sobre pneus, hidroviários e de pedestres, operados nas áreas urbanas;
- c. as conexões intermodais de transportes, tais como estacionamentos, terminais e outras;
- d. estrutura operacional abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, regulamentação, controle e fiscalização que atuam diretamente no modo de transportes, nas conexões intermodais e nas infra-estruturas viárias que possibilitam o seu uso adequado;

7.1.2 – os sistemas metropolitanos e municipais se conjugam com as infra-estruturas e estruturas operacionais dos demais sistemas viários localizados nas áreas urbanas;

7.1.3 – não se incluem nos sistemas metropolitanos e municipais, pertencentes ao Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, as infra-estruturas e respectivas estruturas operacionais dos demais sistemas nacionais de viação, localizados nas áreas urbanas”.

Art. 4º O Sistema Nacional de Transportes Urbanos deverá ser constituído dos seguintes níveis, organizações e instrumentos:

I – nível nacional: Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos – EBTU, a que se refere o artigo 5º desta Lei, como entidade promotora e coordenadora da implantação da Política Nacional dos Transportes Urbanos, definida pelo Ministério dos Transportes, em articulação com o órgão responsável pela coordenação da política urbana nacional;

II – níveis estadual metropolitano e municipal:

- a. Empresas Metropolitanas de Transportes Urbanos, responsáveis pela elaboração dos planos de transportes para as respectivas regiões metropolitanas, coordenando-lhes a implementação, com a cooperação da EBTU, empresas coordenadoras a nível local, se for o caso nas áreas não comprometidas pelas regiões metropolitanas;
- b. empresas executoras, a nível estadual metropolitano ou municipal, assim como os demais órgãos responsáveis pela implementação de projetos de transporte metropolitano ou municipal urbano.

Art. 5º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir uma empresa pública, na forma definida no inciso II do artigo 5º do Decreto-lei n. 200, de 25 de fevereiro de 1967, alterado pelo Decreto-lei n. 900, de 29 de setembro de 1969, denominada Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos – EBTU, vinculada ao Ministério dos Transportes.

§ 1º A EBTU terá sede e foro no Distrito Federal, e o prazo de sua duração será indeterminado.

§ 2º A EBTU terá jurisdição em todo o território nacional, atuando de forma integrada com entidades afins do Ministério dos Transportes ou a este vinculadas e com as demais entidades federais envolvidas com a formulação e execução da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e com os mecanismos criados em regiões metropolitanas e demais áreas urbanas, na forma do disposto nesta Lei.

§ 3º A EBTU poderá participar do capital de outras empresas cujas atividades sejam relacionadas com os transportes urbanos.

Art. 6º A EBTU tem por finalidade promover a efetivação da política nacional dos transportes urbanos, competindo-lhe, especialmente, em articulação com o órgão coordenador da política urbana nacional:

- I – promover e coordenar o esquema nacional de elaboração, análise e implementação dos planos diretores de transportes metropolitanos e municipais urbanos;
- II – gerir a participação societária do Governo Federal em empresas ligadas ao Sistema Nacional de Transportes Urbanos;
- III – gerir o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos, de que trata o artigo 14 desta Lei;
- IV – opinar quanto à prioridade e à viabilidade técnica e econômica de projetos de transportes urbanos;
- V – promover a implantação de um processo nacional de planejamento dos transportes urbanos, como instrumento de compatibilidade das políticas metropolitanas e locais dos transportes urbanos com o planejamento integrado de desenvolvimento das respectivas regiões metropolitanas ou áreas urbanas bem como com a Política Nacional de Transportes e de Desenvolvimento Urbano;
- VI – promover e realizar o desenvolvimento da tecnologia de transportes urbanos.

§ 1º Os serviços realizados pela EBTU serão executados, sob regime jurídico adequado para o caso, mediante justa remuneração.

§ 2º É facultado à EBTU prestar serviços a entidades públicas ou privadas, mediante convênios ou contratos.

Art. 7º O capital da EBTU, que pertencerá exclusivamente à União, será de Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros), a ser integralizado.

Art. 8º São recursos da EBTU:

- I – os de capital;
- II – as dotações orçamentárias a ela consignadas;
- III – as receitas decorrentes da prestação de serviços;
- IV – as receitas patrimoniais;
- V – o produto de operações de crédito;
- VI – as doações;
- VII – os recursos provenientes de outras fontes.

Art. 9º O regime jurídico do pessoal da EBTU será o da legislação trabalhista.

Art. 10. A prestação de contas da EBTU será submetida ao Ministro dos Transportes que, com seu pronunciamento e a documentação prevista no artigo 42 do Decreto-lei n. 199, de 25 de fevereiro de 1967, a enviará ao Tribunal de Contas da União dentro do prazo de cento e vinte dias, contados da data do encerramento de cada exercício.

Art. 11. A EBTU reger-se-á por esta Lei, pelos Estatutos, que serão aprovados por decreto, e, subsidiariamente, pelas demais normas de direito aplicáveis.

§ 1º Do Estatuto de que trata este artigo constarão a composição da administração da empresa e as atribuições de seus dirigentes.

§ 2º O decreto que aprovar os Estatutos fixará a data da instalação da EBTU.

Art. 12. É instituído, a partir de 1º de março de 1976, um adicional de 12% (doze por cento) do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos – IULCLG, a ser arrecadado simultaneamente com o referido tributo.

§ 1º A parcela que cabe à União no adicional de que trata este artigo será destinada ao Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano – FNDU, cabendo ao Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos – FDTU, referido no artigo 14 desta Lei, 75% (setenta e cinco por cento) da mencionada parcela.

§ 2º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios destinarão ao desenvolvimento urbano a parte do adicional que lhes couber, da qual os Estados e o Distrito Federal aplicarão 75% (setenta e cinco por cento) em transportes urbanos.

Art. 13. Fica instituído na Taxa Rodoviária Única – TRU, devida, anualmente, por proprietário de carro de passeio, um adicional de até 0,5% (meio por cento) sobre o valor venal fixado para aqueles veículos, a ser arrecadado simultaneamente com o referido tributo, que poderá ser parcelado. Parágrafo único. O adicional, como receita da União, será creditado ao FNDU, na subconta do FDTU.

Art. 14. Fica criado, como subconta do FNDU, o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos – FDTU, destinado a prover recursos para a execução da Política Nacional de Transportes Urbanos.

§ 1º Integrarão o FDTU:

- a. 75% (setenta e cinco por cento) da parte da União no adicional do IULCLG, de que trata o § 1º do artigo 12;
- b. o valor do adicional da TRU, instituído no artigo 13, assim como 35% da quota da União, já existente, na referida TRU;
- c. os recursos dos Estados, Territórios e Distrito Federal transferidos ao Fundo, mediante convênios ou acordos;
- d. os recursos dos Municípios integrantes de Regiões Metropolitanas, transferidos ao Fundo, mediante convênios ou acordos;
- e. créditos orçamentários e adicionais da União destinados à execução dos investimentos em transportes urbanos ou para a cobertura de seus custos operacionais;
- f. recursos oriundos de programas especiais;
- g. recursos provenientes de contratos, convênios e ajustes;
- h. recursos de outras fontes.

§ 2º A destinação dos recursos do FDTU será estabelecida mediante aprovação do Presidente da República, por proposta do Ministro dos Transportes e do Ministro-Chefe da Secretaria de Planejamento da Presidência da República.

§ 3º A administração do FDTU competirá à EBTU.

§ 4º Observada a programação aprovada, os recursos do FDTU serão aplicados a fundo perdido, para participação de capital mediante operações de crédito, neste último caso com a intermediação necessária de agente financeiro oficial.

Art. 15. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir crédito especial de Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros) para atender à integralização do capital inicial da EBTU.

Parágrafo único. A abertura do crédito autorizado neste artigo será compensada mediante cancelamento de dotações constantes do Orçamento da União para o corrente exercício, de que trata a Lei n. 6.187, de 16 de dezembro de 1974.

Art. 16. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Ernesto Geisel – Presidente da República.

**DECRETO N. 77.406,
DE 12 DE ABRIL DE 1976**

**CRIA A EMPRESA BRASILEIRA DE TRANSPORTES URBANOS – EBTU, APROVA SEU ESTATUTO,
E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS**

O Presidente da República, usando das atribuições que lhe confere o artigo 81, itens III e V da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei n. 6.261, de 14 de novembro de 1975,⁽¹⁾ decreta:

Art. 1º É constituída nos termos da Lei n. 6.261, de 14 de novembro de 1975, a Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos – EBTU, vinculada ao Ministério dos Transportes.

Art. 2º Fica aprovado o Estatuto da EBTU, que a este acompanha.

Art. 3º Os atos constitutivos da EBTU serão arquivados no registro competente, independentemente de quaisquer outras formalidades.

Art. 4º A EBTU será instalada no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da publicação deste Decreto.

Art. 5º O regime jurídico do pessoal da EBTU será o da legislação trabalhista.

Art. 6º Compete à EBTU, no contexto das atribuições estabelecidas pela Lei n. 6.261, de 14 de novembro de 1975, exercer a coordenação técnica dos planos, programas e projetos que incluam a realização de investimentos em transportes urbanos e cuja execução envolva a atuação técnico-administrativa ou a cooperação financeira de órgãos e entidades da Administração Federal, Direta e Indireta.

Parágrafo único. A Coordenação Técnica referida neste artigo terá por propósito básico:

- a. promover a compatibilização das políticas metropolitanas e locais dos transportes urbanos com o planejamento integrado de desenvolvimento das respectivas regiões metropolitanas ou áreas urbanas, bem como com as políticas nacionais de transportes e de desenvolvimento urbano;
- b. disciplinar a realização de investimentos em transportes urbanos com recursos provenientes dos órgãos e entidades do Poder Público Federal.

Art. 7º A execução de planos, programas e projetos que envolvam investimentos em transportes urbanos, quando de iniciativa de órgãos e entidades da Administração Federal Direta e Indireta, ou com sua participação técnica ou financeira, será sempre precedida de exame pela EBTU, ficando condicionada a tal exame a alocação de recursos financeiros destinados ao aludido fim.

Parágrafo único. Compreendem-se na disposição constante deste artigo os recursos destinados ao financiamento, sob qualquer modalidade, de investimentos em transportes urbanos, provenientes:

- a. do orçamento da União;
- b. dos orçamentos de entidades da Administração Federal Indireta;
- c. de fundos geridos por Bancos governamentais e demais órgãos e entidades da Administração Federal Direta e Indireta, com destinação específica, total ou parcial, a transportes urbanos ou coletivos;
- d. de convênios, acordos ou contratos de caráter internacional de que a União participe através de organismos de sua Administração Direta ou Indireta, observado o disposto no Decreto-lei n. 1.312, de 15 de fevereiro de 1974.

Art. 8º A EBTU é o Órgão Central do Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, estabelecido na Lei n. 6.261, de 14 de novembro de 1975.

Art. 9º A prestação anual de contas da administração da EBTU será submetida ao Ministro de Estado dos Transportes que, com seu pronunciamento e a documentação referida no artigo 42 do Decreto-lei n. 199, de 25 de fevereiro de 1967, a enviará ao Tribunal de Contas da União, dentro do prazo de 120 (cento e vinte) dias contados do encerramento do exercício social da Empresa.

Art. 10. O capital inicial da EBTU é de Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros), pertencente integralmente à União, nos termos do artigo 7º da Lei n. 6.261, de 14 de novembro de 1975, e proveniente de crédito especial aberto pelo Decreto n. 76.915, de 26 de dezembro de 1975.

Art. 11. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Ernesto Geisel – Presidente da República.

ESTATUTO DA EMPRESA BRASILEIRA DOS TRANSPORTES URBANOS – EBTU

Capítulo I

Da Denominação e Personalidade Jurídica

Art. 1º Sob a denominação social de Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos – EBTU, fica constituída uma empresa pública vinculada ao Ministério dos Transportes, com personalidade jurídica de direito privado, com patrimônio próprio, autonomia administrativa e financeira, nos termos do artigo 5º, item II, do Decreto-lei n. 200, de 25 de fevereiro de 1967 alterado pelo Decreto-lei n. 900, de 29 de setembro de 1969, que se regerá pela Lei n. 6.261, de 14 de novembro de 1975, pelo presente Estatuto e demais normas de direito aplicáveis.

Capítulo II

Da Sede, Foro e Duração

Art. 2º A EBTU terá sede e foro em Brasília, Distrito Federal, e jurisdição em todo o País, na forma do disposto neste Estatuto, podendo, mediante deliberação do Conselho de Administração:

- a. participar do capital de outras empresas, fundações ou sociedades de economia mista, instituídas pelo poder público nos âmbitos federal, estadual ou municipal, e cujos objetivos e atividades sejam relacionados com transportes urbanos;
- b. estabelecer escritórios e dependências em qualquer parte do território nacional.

Art. 3º O prazo de duração da EBTU é indeterminado.

Capítulo III

Dos Objetivos Sociais

Art. 4º São objetivos da EBTU:

- I – assessorar o Ministro dos Transportes, na formulação da Política Nacional dos Transportes Urbanos;
- II – promover e coordenar, como Órgão Central do Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, observando sua compatibilização com a Política Nacional de Transportes e a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano;
- III – promover a implantação de um processo nacional de planejamento dos transportes urbanos, bem como exercer a coordenação técnica dos planos, programas e projetos que incluam a realização de investimentos em transportes urbanos e cuja execução envolva a atuação técnico-administrativa ou a cooperação financeira de órgãos e entidades da Administração Federal, Direta ou Indireta, tendo em vista com esse desempenho:
 - a. a compatibilização das políticas metropolitanas e locais dos transportes urbanos com o planejamento integrado de desenvolvimento das respectivas regiões metropolitanas ou áreas urbanas, bem como as Políticas Nacionais de Transportes e de Desenvolvimento Urbano e respectivas prioridades;
 - b. o disciplinamento da realização de investimentos em transportes urbanos com recursos provenientes dos órgãos e entidades do Poder Público Federal.

- IV – promover e coordenar o esquema nacional de elaboração, análise e implementação dos planos diretores de transportes metropolitanos e municipais urbanos;
- V – representar o Ministério dos Transportes junto aos órgãos interministeriais, existentes ou que venham a ser criados, com atribuições para formulação ou execução da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano;
- VI – dar apoio técnico e administrativo aos órgãos do Poder Executivo vinculados à Política Nacional dos Transportes Urbanos e ao órgão coordenador e normativo do Sistema Nacional de Trânsito;
- VII – atuar de forma integrada com entidades afins do Ministério dos Transportes ou ao mesmo vinculadas, com os demais órgãos federais e com os mecanismos existentes ou que venham a ser criados nas regiões metropolitanas e demais áreas urbanas, relacionados com a formulação, implantação e execução da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano;
- VIII – promover, coordenar e assistir financeiramente, junto a entidades públicas locais, projetos e implantação de programas de melhoria da capacidade e segurança do tráfego urbano;
- IX – promover as medidas de coordenação e assistência técnica e de apoio financeiro aos mecanismos metropolitanos e locais, executores da Política Nacional dos Transportes Urbanos;
- X – opinar quanto à prioridade e à viabilidade técnica e econômica de projetos de transportes urbanos;
- XI – promover e realizar o desenvolvimento da tecnologia dos transportes urbanos;
- XII – promover e estimular o desenvolvimento de recursos humanos, através do treinamento e aperfeiçoamento de pessoal especializado necessário ao planejamento, projeto, implantação e operação dos sistemas dos transportes urbanos;
- XIII – organizar e manter um banco de dados gerais sobre transportes urbanos, a nível nacional;
- XIV – promover a captação interna ou externa de recursos a serem aplicados pelas entidades componentes do Sistema Nacional dos Transportes Urbanos;
- XV – gerir o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos – FDTU;
- XVI – gerir a participação societária do Governo Federal em empresas ligadas ao Sistema Nacional dos Transportes Urbanos.

§ 1º Os serviços realizados pela EBTU, para terceiros, serão contratados através de instrumentos adequados e mediante justa remuneração.

§ 2º A EBTU poderá prestar seus serviços a entidades públicas ou privadas nacionais, estrangeiras ou internacionais, mediante convênios ou contratos.

Art. 5º Para a consecução dos objetivos previstos no artigo 6º, item IV, da Lei n. 6.261, de 14 de novembro de 1975, compete à EBTU o prévio exame de planos, programas e projetos que envolvam investimentos em transportes urbanos, quando de iniciativa de órgãos e entidades da Administração Federal, Direta e Indireta, ou com sua participação técnica ou financeira, ficando condicionada a tal exame a alocação de recursos financeiros destinados a tal fim.

Parágrafo único. Compreendem-se na disposição constante deste artigo os recursos destinados ao financiamento, sob qualquer modalidade, de investimentos em transportes urbanos, provenientes:

- a. do orçamento da União;
- b. dos orçamentos das entidades da Administração Federal Indireta;
- c. do Fundo Nacional de Desenvolvimento – FND, e do Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos – FDTU, bem como de outros Fundos ou repasses geridos por Bancos governamentais ou por órgãos e entidades da Administração Federal Direta e Indireta;
- d. de convênios, acordos ou contratos de caráter internacional de que a União participe através de organismos de sua Administração Direta ou Indireta, observado o disposto no Decreto-lei n. 1.312, de 15 de fevereiro de 1974.

Capítulo IV Do Capital Social

Art. 6º O capital inicial da EBTU é de Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros), pertencente integralmente à União.

Art. 7º O capital da EBTU poderá ser aumentado, mediante:

- I – participação de outras pessoas de direito público interno, bem como de entidades da Administração Indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, mantidos 51% (cinquenta e um por cento) do capital na propriedade da União;
- II – incorporação de lucros, reservas, bens, valores, direitos e outros recursos que a União destinar para esse fim;
- III – correção monetária e reavaliação do ativo, de acordo com a legislação vigente.

Capítulo V Dos Recursos Financeiros

Art. 8º Além dos recursos destinados à formação e aumento do capital social, a EBTU contará com os seguintes recursos:

- I – as dotações orçamentárias a ela consignadas;
- II – as receitas decorrentes da prestação de serviços;
- III – as receitas patrimoniais;
- IV – o produto de operação de crédito;
- V – as doações;
- VI – as receitas provenientes da administração do FDTU, bem como dos repasses de outros Fundos, limitados ao máximo de 3% (três por cento) do valor dos aludidos Fundos e repasses;
- VII – os recursos provenientes de outras fontes.

Art. 9º Nos convênios, acordos, ajustes ou contratos celebrados com entidades estrangeiras ou internacionais, a EBTU poderá aceitar as cláusulas e condições usuais nessas operações, inclusive o compromisso de dirimir, por arbitramento, as dúvidas e controvérsias.

Capítulo VI Da Administração

Art. 10. A EBTU tem a seguinte estrutura básica:

- I – Órgãos de Administração Superior:
 - a. Conselho de Administração;
 - b. Presidência;
 - c. Diretoria.
- II – Órgãos Operacionais;
- III – Órgãos de Apoio Tecnológico;
- IV – Órgãos de Apoio Administrativo;
- V – Conselho Fiscal.

Art. 11. Os Regimentos da Empresa, aprovados pelo Conselho de Administração, definirão e estabelecerão:

- I – a estrutura organizacional e atribuições específicas da Presidência, Diretoria, dos Órgãos Operacionais, Órgãos de Apoio Tecnológico e Administrativo;
- II – as competências dos respectivos dirigentes;
- III – funcionamento e atribuições específicas do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal.

Seção I

Do Conselho de Administração

Art. 12. O Conselho de Administração da EBTU será integrado pelo Ministro de Estrado dos Transportes, que o presidirá, pelo Presidente da EBTU e por 5 (cinco) membros designados pelo Ministro de Estado dos Transportes, escolhidos entre brasileiros de reconhecida capacidade técnica em atividades relacionadas com a Política Nacional de Transportes, a Política Nacional dos Transportes Urbanos e o Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º Em seus impedimentos, o Presidente do Conselho de Administração será substituído pelo Secretário-Geral do Ministério dos Transportes e o Presidente da EBTU pelo Diretor da Empresa por ele designado.

§ 2º Os membros designados do Conselho de Administração terão Suplentes, também designados pelo Ministro de Estado dos Transportes.

§ 3º O prazo de mandato dos membros designados do Conselho de Administração, e seus respectivos Suplentes, será de 4 (quatro) anos, podendo ser reconduzidos.

Art. 13. O Conselho de Administração da EBTU reunir-se-á em sessões ordinárias mensais e, extraordinariamente, quando convocado pelo Presidente.

Art. 14. Compete ao Conselho de Administração:

- I – aprovar as medidas necessárias à formulação, implantação e execução da Política Nacional dos Transportes Urbanos, em consonância com as políticas nacionais de transportes e de desenvolvimento urbano;
- II – aprovar normas para implantação e funcionamento de um sistema nacional de planejamento dos transportes urbanos, objetivando a compatibilização das políticas metropolitanas e locais dos transportes urbanos com o planejamento integrado de desenvolvimento das regiões metropolitanas ou áreas urbanas, bem assim com as políticas nacionais de transportes e de desenvolvimento urbano;
- III – aprovar princípios e normas visando à promoção e coordenação do esquema nacional de elaboração, análise e implementação dos planos diretores de transportes metropolitanos e municipais urbanos;
- IV – aprovar normas objetivando disciplinar a gestão da participação societária do Governo Federal em empresas ligadas ao Sistema Nacional dos Transportes Urbanos;
- V – deliberar sobre o estabelecimento de escritórios e dependências em qualquer parte do território nacional, assim como sobre a participação da EBTU no capital acionário de outras entidades;
- VI – aprovar princípios e regras atinentes à gestão do FDTU;
- VII – disciplinar a atuação da EBTU no que concerne à coordenação técnica dos planos, programas e projetos que incluam a realização de investimentos em transportes urbanos com o apoio técnico ou financeiro da Administração Federal Direta ou Indireta;
- VIII – aprovar normas gerais que regulem a concessão de apoio financeiro aos organismos metropolitanos e locais componentes do Sistema Nacional dos Transportes Urbanos;
- IX – deliberar sobre os programas, projetos e propostas orçamentárias das empresas às quais a EBTU vier a se associar;
- X – aprovar normas para operacionalizar os mecanismos necessários à articulação da EBTU com outros serviços do Poder Público e do setor privado, no que concerne ao transporte e ao desenvolvimento urbanos;
- XI – disciplinar a captação interna ou externa de recursos destinados à aplicação pelas entidades correspondentes do Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, normatizando a elaboração das respectivas propostas;
- XII – deliberar sobre a comprovação da aplicação de recursos pelas empresas associadas ou subsidiárias da EBTU, e respectivas execuções orçamentárias, promovendo a avaliação de seus resultados;

- XIII – aprovar normas gerais para a celebração de convênios, ajustes e contratos de que a EBTU participe;
- XIV – autorizar a contratação de empresas idôneas e de comprovada competência técnica para prestação de serviços de Auditoria independente;
- XV – aprovar os programas de trabalho anuais, plurianuais e especiais da EBTU e, bem assim, os respectivos Orçamentos-Programa;
- XVI – aprovar os Quadros de Pessoal da EBTU, tabelas de remuneração e demais vantagens;
- XVII – aprovar critérios para elaboração de tabelas de remuneração de serviços prestados pela EBTU;
- XVIII – autorizar a locação, oneração e alienação de bens imóveis da EBTU;
- XIX – fazer proposições de aumento de capital da EBTU;
- XX – conceder licença aos membros da Diretoria e designar substituto para quaisquer deles, em caso de licença ou de vacância, nesta última hipótese até a nomeação do novo ocupante do cargo;
- XXI – aprovar os Regimentos Internos da Empresa;
- XXII – resolver os casos omissos deste Estatuto;
- XXIII – propor alteração do Estatuto da EBTU.

Art. 15. O Conselho de Administração deliberará por maioria de votos de todos os seus membros, cabendo ao Presidente o voto de desempate.

Parágrafo único. O Ministro de Estado dos Transportes, poderá avocar à sua decisão qualquer matéria submetida ao julgamento do Órgão, sempre que o entender necessário ou conveniente aos interesses da Empresa.

Seção II

Do Presidente e Diretores

Art. 16. O Presidente da Empresa será nomeado pelo Presidente da República por indicação do Ministro de Estado dos Transportes, devendo a escolha recair em brasileiro com notórios conhecimentos das atividades desenvolvidas pela EBTU ou comprovada experiência administrativa.

Art. 17. Compete ao Presidente da EBTU planejar, organizar, dirigir, orientar, coordenar e controlar as atividades técnicas e administrativas da Empresa e, em especial:

- I – representar a Empresa em juízo e fora dele, podendo, para tanto, constituir procuradores;
- II – praticar todos os atos inerentes à gestão da Empresa, desde que não se incluam na competência do Conselho de Administração;
- III – orientar, coordenar e supervisionar os estudos destinados a instruir as matérias que, na forma estatutária, devam ser objeto de apreciação pelo Conselho de Administração;
- IV – supervisionar, coordenar e orientar a elaboração dos demais trabalhos a cargo da estrutura técnico-administrativa da Empresa;
- V – elaborar normas gerais de ação e atos implementadores do Estatuto e Regimentos da Empresa, visando ao normal funcionamento dos respectivos serviços;
- VI – exercer a supervisão superior do funcionamento dos órgãos da Empresa;
- VII – participar das reuniões do Conselho de Administração;
- VIII – atribuir responsabilidades específicas aos Diretores da Empresa, supervisionando-lhes o respectivo trabalho;
- IX – admitir, promover, designar, licenciar, transferir, remover e dispensar empregados, bem como aplicar-lhes penalidades disciplinares;
- X – solicitar que servidores públicos sejam postos à disposição da Empresa, nos termos da legislação vigente;
- XI – autorizar a alienação de bens móveis, equipamentos e materiais considerados não necessários às atividades da Empresa;

- XII – cumprir e fazer cumprir as normas em vigor na Empresa, emanadas do Conselho de Administração;
- XIII – encaminhar aos órgãos competentes do Ministério dos Transportes e de outras áreas governamentais relatórios, documentos e informações que devam ser apresentados, para efeito de acompanhamento das atividades da Empresa;
- XIV – designar os representantes da Empresa nas Assembléias-Gerais das Empresas de que a EBTU participar;
- XV – assinar ou delegar poderes para assinatura de convênios, contratos e ajuste;
- XVI – criar e extinguir grupos de trabalho especiais e designar os seus integrantes;
- XVII – submeter ao Ministro de Estado dos Transportes, até 15 de março do ano seguinte, a prestação de contas do exercício findo, acompanhada de pronunciamento do Conselho Fiscal e de certificado de Auditoria independente;
- XVIII – homologar os processos de licitação, podendo delegar tais atribuições;
- XIX – praticar todos os demais atos que lhe forem cometidos pelo Ministro de Estado dos Transportes e pelo Conselho de Administração.

Art. 18. Para auxiliar o Presidente na administração da Empresa e supervisão de suas atividades técnicas e administrativas, haverá um mínimo de 2 (dois) e um máximo de 4 (quatro) Diretores, sem designação especial, nomeados pelo Ministro de Estado dos Transportes por indicação do Presidente.

Art. 19. Compete a cada Diretor coordenar, orientar e supervisionar, com a colaboração de todos os órgãos e unidades da estrutura organizacional da Empresa, os assuntos da área funcional que lhe for atribuída especialmente pelo Presidente, bem como exercer outros encargos que por este forem atribuídos ou delegados.

Art. 20. A Empresa ficará obrigada com terceiros, em atos, contratos, cheques, endossos, ordens de pagamento, títulos de crédito e quaisquer outras obrigações, mediante as assinaturas do Presidente e de um Diretor, de 2 (dois) Diretores em conjunto ou de um Diretor juntamente com um Procurador.

Parágrafo único. Os Diretores e Procurador mencionados no *caput* deste artigo serão expressamente constituídos pelo Presidente da Empresa, com poderes especiais e prazo certo.

Capítulo VII

Do Conselho Fiscal

Art. 21. O Conselho Fiscal da EBTU será constituído de 3 (três) membros efetivos e 3 (três) suplentes, de reconhecida capacidade, designados pelo Ministro de Estado dos Transportes, pelo prazo de 1 (um) ano, admitida a recondução.

Art. 22. Ao Conselho Fiscal compete:

- I – examinar os balanços, relatórios financeiros e prestações de contas da EBTU restituindo-os ao Presidente da Empresa, com o respectivo pronunciamento;
- II – acompanhar a execução financeira e orçamentária da EBTU, podendo examinar livros e documentos e requisitar informações;
- III – articular-se com órgãos de Auditoria contratados pela EBTU, facilitando-lhes o acesso aos documentos relativos à aplicação de recursos, relatórios financeiros e prestações de contas;
- IV – manifestar-se sobre os gravames ou alienação de bens imóveis de propriedade da EBTU;
- V – oferecer parecer às propostas de aumento do capital social.

Parágrafo único. No cumprimento de suas atribuições, o Conselho Fiscal poderá valer-se de Auditoria Interna ou assessoramento de perito contador no exame de balanços e prestações de contas.

Capítulo VIII Do Pessoal

Art. 23. O pessoal da EBTU é regido pela legislação trabalhista sendo-lhe assegurada remuneração compatível com as condições de serviços e do mercado de trabalho.

Art. 24. O ingresso no Quadro de Pessoal da Empresa, excetuados os cargos de confiança, será, feito mediante prova de capacitação.

Art. 25. Para execução de serviços especializados, a Empresa poderá contratar pessoas físicas ou jurídicas de reconhecida capacidade.

Art. 26. Em todos os contratos de trabalho, firmados pela EBTU, será consignado que o empregado admitido poderá ser transferido para qualquer ponto do território nacional, de acordo com as necessidades do serviço.

Art. 27. A EBTU poderá também utilizar, para desempenho de suas atividades, servidores federais, estaduais ou municipais, tanto de Órgãos da Administração Direta, quanto de entidades da Administração Indireta, postos à sua disposição na forma da legislação aplicável.

§ 1º Os servidores a que se refere este artigo, enquanto estiverem prestando serviços na EBTU:

I – ficarão sujeitos às normas regulamentares sobre administração de pessoal da Empresa, que lhes pagará a importância correspondente ao emprego respectivo do seu Quadro de Pessoal; e

II – permanecerão vinculados, para efeito de Previdência Social, ao regime que possuíam no órgão de origem.

§ 2º Os servidores que detenham regime previdenciário próprio terão descontadas pela Empresa as contribuições devidas ao respectivo órgão de previdência, as quais serão por ela recolhidas nas épocas oportunas.

Capítulo IX Do Exercício Social

Art. 28. O exercício social da EBTU corresponderá ao ano civil, levantando obrigatoriamente o seu balanço em 31 de dezembro de cada ano, para todos os fins de direito.

Art. 29. Os resultados apurados em balanço, quando supervitários, terão a destinação que o Ministro de Estado dos Transportes determinar, estabelecida, desde logo, prioridade para sua utilização no aumento do capital da Empresa.

Parágrafo único. É vedada a utilização dos recursos a que se refere este artigo para concessão de qualquer tipo de gratificação ao pessoal da EBTU.

Capítulo X Das Disposições Finais

Art. 30. A retribuição dos membros designados do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal, bem como a remuneração do Presidente e dos Diretores da EBTU será fixada pelo Ministro de Estado dos Transportes.

Parágrafo único. Os Suplentes e Substitutos dos órgãos colegiados referidos neste artigo só terão direito à retribuição quando em efetivo exercício.

Art. 31. Este Estatuto poderá ser alterado por proposta do Conselho de Administração ao Ministro de Estado dos Transportes que se concordar com as reformulações sugeridas as submeterá à consideração do Presidente da República.

Art. 32. Em caso de extinção da EBTU, seus bens e direitos, atendidos os encargos e responsabilidades assumidos, reverterão ao patrimônio da União e às pessoas jurídicas que participaram dos aumentos de capital, proporcionalmente à respectiva integralização.

Nota sobre o Decreto n. 77.406/76

[1] Vide Lei Federal n. 6.261, de 14 de novembro de 1975, à pág. 45.

RESOLUÇÃO N. 3.075, DE 26 DE DEZEMBRO DE 1977

DECLARA ISENTAS DO IMPOSTO AS IMPORTAÇÕES DE IMPLEMENTOS PARA IMPLANTAÇÃO, OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DO SISTEMA METROVIÁRIO

O Conselho de Política Aduaneira, no uso de suas atribuições, com base no artigo 1º, § 2º do Decreto-lei n. 1.428, de 2 de dezembro de 1975, combinado com o artigo 1º, inciso II do Decreto n. 62.897, de 25 de junho de 1968, e tendo em vista o que consta da Exposição de Motivos Interministerial n. 456, de 25 de novembro de 1977, aprovada pelo Exmo. Sr. Presidente da República, conforme despacho publicado no Diário Oficial da União do dia 6 do mês subsequente, resolve:

Art. 1º Declarar isentos do Imposto de Importação observadas as disposições do Decreto n. 61.574, de 10 de outubro de 1967, a máquinas, equipamentos, veículos metroviários, aparelhos, instrumentos, acessórios, ferramentas, sobressalentes, partes e peças, adequados e indispensáveis à implantação, operação e manutenção do Sistema Metroviário de Transportes, na Região Metropolitana de São Paulo, quando importados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Parágrafo único. O enquadramento de cada importação será feito pela autoridade fiscal mediante atestado da Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo, no sentido de que os bens são adequados, indispensáveis e somente destinados à implantação, operação e manutenção do Sistema Metroviário de Transportes, na Região Metropolitana de São Paulo.

Art. 2º As importações de máquinas, equipamentos, veículos metroviários, aparelhos e instrumentos que se enquadrem no artigo anterior ficarão dispensadas do recolhimento restituível de que trata a Resolução n. 443/77, do Banco Central do Brasil, atendidas as suas disposições.

Parágrafo único. Para os fins deste artigo, o enquadramento das importações nesta Resolução será efetuado pela Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil S/A. – CACEX.

Art. 3º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União, na forma do artigo 3º do Decreto-lei n. 333, de 12 de outubro de 1967.

DECRETO N. 83.355, DE 20 DE ABRIL DE 1979

CRIA O CONSELHO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe conferem os itens III e V do artigo 81 da Constituição, decreta:

Art. 1º Fica criado o Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano – CNDU, com a finalidade de propor a política nacional de desenvolvimento urbano e acompanhar sua execução, de acordo com as diretrizes e prioridades estabelecidas nos planos nacionais de desenvolvimento.

Art. 2º O Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano será integrado:^[1]

- I – pelo Ministro de Estado do Interior, que o presidirá;
- II – pelos Secretários-Gerais da Secretaria de Planejamento da Presidência da República e dos Ministérios da Fazenda, dos Transportes, da Indústria e do Comércio e do Interior;
- III – pelos Presidentes do Banco Nacional da Habitação – BNH e da Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos – EBTU;
- IV – por 3 (três) membros nomeados pelo Presidente da República, com mandato de 2 (dois) anos, prorrogável por igual período.

Parágrafo único. O Secretário-Geral do Ministério do Interior substituirá o Presidente do CNDU nas suas faltas e nos seus impedimentos.

Art. 3º Compete ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano – CNDU, para os fins mencionados no artigo 1º:

- I – propor diretrizes, estratégias, prioridades e instrumentos da política nacional de desenvolvimento urbano;
- II – propor os programas anuais e plurianuais de investimentos urbanos e a programação do apoio financeiro oficial ao desenvolvimento urbano;
- III – propor a programação anual do Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano, criado pela Lei n. 6.256, de 22 de outubro de 1975,^[2] e de outros recursos destinados a programas de desenvolvimento urbano, a serem despendidos diretamente pela União ou transferidos aos Estados, Distrito Federal e Municípios, especialmente os relativos à habitação, saneamento, áreas industriais, transporte urbano e administração metropolitana e municipal;
- IV – propor os instrumentos fiscais, financeiros e creditícios;
- V – propor a legislação básica e complementar;
- VI – expedir normas e diretrizes.

Art. 4º A execução da política nacional de desenvolvimento urbano será descentralizada, de conformidade com o disposto no Título II, Capítulos III e IV, do Decreto-lei n. 200, de 25 de fevereiro de 1967, inclusive em relação às Superintendências Regionais de Desenvolvimento, aos Estados, Distrito Federal, Territórios, Regiões Metropolitanas e Municípios.

Art. 5º O Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano terá um Secretário-Executivo, que participará de suas reuniões, sem direito a voto.

§ 1º O Secretário-Executivo do CNDU será substituído, em suas faltas e impedimentos, por um Secretário-Executivo Adjunto.

§ 2º O Secretário-Executivo e o Secretário-Executivo Adjunto do CNDU serão designados pelo Ministro de Estado do Interior.

Art. 6º O apoio técnico e administrativo ao CNDU será prestado pela Secretaria-Geral do Ministério do Interior.

Art. 7º Fica extinta a Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana – CNPU, criada pelo Decreto n. 74.156, de 6 de junho de 1974, passando ao CNDU os encargos legais e convencionais anteriormente atribuídos à CNPU e ressalvado o disposto no artigo 10.

Art. 8º A Fundação Instituto de Planejamento Econômico e Social – IPEA poderá passar à disposição do Ministério do Interior, pelo período máximo de até 1 (um) ano, com todas as suas atuais vantagens e direitos, os servidores que prestam atualmente apoio técnico e administrativo à CNPU, nos termos do artigo 4º do Decreto n. 74.156, de 6 de junho de 1974.

Parágrafo único. Os recursos materiais atualmente utilizados pela CNPU, bem como as dotações orçamentárias do IPEA, para o planejamento e política do desenvolvimento urbano, relativas ao corrente exercício, poderão ser utilizados no apoio técnico e administrativo ao CNDU.

Art. 9º O Ministro de Estado do Interior, ouvidos a Secretaria de Planejamento da Presidência da República e o Departamento Administrativo do Serviço Público – DASP, proporá ao Presidente da República, no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data da publicação do presente Decreto, as medidas necessárias à organização do apoio técnico e administrativo ao CNDU, a que se refere o artigo 6º.

Art. 10. O artigo 6º do Decreto n. 75.922, de 1º de julho de 1975, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º Fica criado Grupo Executivo responsável pela implementação do programa, composto:

- I – por um representante da Secretaria de Planejamento da Presidência da República, na qualidade de Coordenador;
- II – por representantes dos Ministérios da Educação e Cultura, Saúde, Trabalho, Previdência e Assistência Social, Interior e do Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano – CNDU”.

Art. 11. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 12. Revogam-se as disposições em contrário.

João Baptista de Figueiredo – Presidente da República.

Notas sobre o Decreto n. 83.355/79

[1] O artigo 2º deste Decreto foi alterado pelos Decretos n. 83.786, de 30 de julho de 1979; n. 84.049, de 3 de outubro de 1979, *vide* pág. 59; e n. 85.762, de 25 de fevereiro de 1981, *vide* pág. 60.

[2] *Vide* Lei Federal n. 6.256, de 22 de outubro de 1975, à pág. 44.

DECRETO N. 84.049, DE 3 DE OUTUBRO DE 1979

ALTERA DISPOSITIVO DO DECRETO N. 83.355, DE 20 DE ABRIL DE 1979,^[1] QUE CRIOU O CONSELHO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere os itens III e V, do artigo 81, da Constituição, decreta:

Art. 1º O artigo 2º do Decreto n. 83.355, de 20 de abril de 1979, alterado pelo Decreto n. 83.786, de 30 de junho de 1979, passa vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º O Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano será integrado:

- I – pelo Ministro de Estado do Interior, que o presidirá;
- II – pelos Secretários-Gerais da Secretaria de Planejamento da Presidência da República e dos Ministérios da Fazenda, dos Transportes, da Indústria e do Comércio, das Comunicações e do Interior;
- III – pelos Presidentes do Banco Nacional da Habitação e da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos;
- IV – por um representante do Ministério da Aeronáutica;
- V – por 5 (cinco) membros nomeados pelo Presidente da República, com mandato de 2 (dois) anos, prorrogável por igual período.

Parágrafo único. O Secretário-Geral do Ministério do Interior substituirá o Presidente do CNDU nas suas faltas e nos seus impedimentos”.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

João Baptista de Figueiredo – Presidente da República.

Nota sobre o Decreto n. 84.049/79

[1] *Vide* Decreto Federal n. 83.355, de 20 de abril de 1979, à pág. 57.

DECRETO N. 85.762, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1981

ALTERA DISPOSITIVO DO DECRETO N. 83.355, DE 20 DE ABRIL DE 1979,^[1] QUE CRIOU O CONSELHO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe conferem o artigo 81, itens III e V, da Constituição, decreta:

Art. 1º O artigo 2º do Decreto n. 83.355, de 20 de abril de 1979, alterado pelos Decretos n. 83.786, de 30 de julho de 1979, e n. 84.049, de 3 de outubro de 1979,^[2] passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º O Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano será integrado:

- I – pelo Ministro de Estado do Interior, que o presidirá;
- II – pelos Secretários-Gerais da Secretaria de Planejamento da Presidência da República e dos Ministérios da Fazenda, dos Transportes, da Indústria e do Comércio, das Comunicações, da Justiça e do Interior;
- III – pelos Presidentes do Banco Nacional da Habitação e da Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos;
- IV – por 1 (um) representante do Ministério da Aeronáutica;
- V – por 5 (cinco) membros nomeados pelo Presidente da República, com mandato de 2 (dois) anos, prorrogável por igual período.

Parágrafo único. O Secretário-Geral do Ministério do Interior substituirá o Presidente do CNDU nas suas faltas e nos seus impedimentos”.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

João Figueiredo – Presidente da República.

Notas sobre o Decreto n. 85.762/81

[1] *Vide* Decreto Federal n. 83.355, de 20 de abril de 1979, à pág. 57.

[2] *Vide* Decreto Federal n. 84.049, de 3 de outubro de 1979, à pág. 59.

DECRETO N. 85.916, DE 15 DE ABRIL DE 1981

DISPÕE SOBRE AS ATIVIDADES DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA FEDERAL NAS REGIÕES METROPOLITANAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 81, itens III e V, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei Complementar n. 14, de 8 de junho de 1973,^[1] decreta:

Art. 1º As atividades da Administração Pública Federal, Direta e Indireta, nas Regiões Metropolitanas deverão atender às seguintes diretrizes:

- I – adequação às prioridades estabelecidas nos Planos Nacionais de Desenvolvimento e em especial na política nacional de desenvolvimento urbano;
- II – compatibilização entre o planejamento e programação financeira federal e o planejamento e o programa de investimentos das Regiões Metropolitanas;
- III – integração das atividades setoriais na estrutura espacial metropolitana;

- IV – articulação com os Estados, onde existam Regiões Metropolitanas e com os Municípios que as integram;
- V – manutenção dos fluxos e informações entre as várias esferas governamentais envolvidas.

Art. 2º Os investimentos e incentivos da Administração Pública Federal, Direta e Indireta, a serem aplicados nas Regiões Metropolitanas serão previamente compatibilizados com os planos metropolitanos de desenvolvimento.

§ 1º A compatibilização referida neste artigo será efetivada, conjuntamente, pelos órgãos e entidades federais envolvidos e pelo sistema de administração metropolitano, composto pelos Conselhos Deliberativo e Consultivo e pelos órgãos e entidades de apoio que integrem o referido sistema.

§ 2º Nos casos em que se manifeste divergência entre o sistema de administração metropolitano referido no parágrafo anterior e os órgãos e entidades federais, a decisão sobre a compatibilização mencionada neste artigo decorrerá de ato do Presidente do Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano, fundamentado em parecer de grupo de trabalho constituído por representantes da Secretaria de Planejamento da Presidência da República, do Ministério do Interior, dos Ministérios envolvidos e do respectivo sistema de administração metropolitano.

§ 3º O disposto neste artigo aplica-se também aos recursos provenientes de repasse e financiamentos concedidos ou avalizados pela Administração Federal, Direta e Indireta, aos Estados, aos sistemas de administração metropolitanos referidos no § 1º deste artigo e aos Municípios integrantes das Regiões Metropolitanas, desde que se destinem a serem aplicados nas Regiões Metropolitanas.

Art. 3º Para os efeitos do artigo anterior, os planos metropolitanos de desenvolvimento deverão ser elaborados segundo as prioridades dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e em consonância com as diretrizes e normas de ação metropolitanas aprovadas, por resolução do Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano, nas quais serão fixados seus elementos e procedimentos.

§ 1º Ao Presidente do Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano compete expedir a declaração de que os planos metropolitanos de desenvolvimento, elaborados pelo sistema de administração metropolitano definido no artigo 2º, § 1º, deste Decreto, estão compatíveis com o Plano Nacional de Desenvolvimento e com as diretrizes e normas de ação metropolitanas referidas neste artigo.

§ 2º Para efeito de verificação de compatibilidade entre os planos metropolitanos de desenvolvimento e as prioridades estabelecidos nos Planos Nacionais de Desenvolvimento, será ouvida a Secretaria de Planejamento da Presidência da República.

§ 3º No estabelecimento das diretrizes e normas a que se refere este artigo serão observados os instrumentos normativos dos órgãos da Administração Pública Federal.

Art. 4º Os órgãos da Administração Pública Federal, Direta ou Indireta, poderão constituir comissão com representantes dos sistemas de administração metropolitanos referidos no artigo 2º, § 1º, deste Decreto para estudos de aspectos de interesse metropolitano, bem como deverão se fazer representar, quando solicitados, nas comissões técnicas instituídas pelos referidos sistemas de administração metropolitanos.

Art. 5º Os Estados, onde existam regiões metropolitanas, que promovam a compatibilização dos investimentos dos órgãos setoriais da Administração Estadual, Direta e Indireta, com os respectivos planos metropolitanos de desenvolvimento, terão preferência na obtenção de recursos federais, inclusive sob a forma de financiamentos, bem como de garantias para empréstimos.

Art. 6º O disposto neste Decreto se aplica às empresas detentoras de autorização, permissão e concessão de serviços públicos quando suas ações se realizem em território das regiões metropolitanas.

Art. 7º A aplicação do disposto no artigo 2º fica condicionada à expedição da declaração de compatibilidade a que se refere o artigo 3º, § 3º, ambos deste Decreto.

Art. 8º A Resolução do Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano de que trata o *caput* do artigo 3º será aprovada até 90 (noventa) dias após a publicação deste Decreto.

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

Art. 10. Revogam-se as disposições em contrário.

João Figueiredo – Presidente da República.

Nota sobre o Decreto n. 85.916/81

[1] *Vide* Lei Complementar Federal n. 14, de 8 de junho de 1973, à pág. 40.

PORTARIA N. 6, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1984

DISPÕE SOBRE A IMPLANTAÇÃO DO REGISTRO NACIONAL DE VEÍCULOS AUTOMOTORES – RENAAM

O Diretor-Geral do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, no uso das atribuições que lhe confere o inciso I, do artigo 8º, do Decreto-lei n. 237, de 28 de fevereiro de 1967 e o inciso I, do artigo 28, do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto n. 62.127, de 16 de janeiro de 1968 e tendo em vista o disposto nos artigos 115 e 116 do mesmo Regulamento, resolve:

Art. 1º Implantar em todo o Território Nacional, o Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAAM, cuja organização e atualização observará as disposições desta Portaria.

Art. 2º O RENAAM conterà as características, a destinação, o uso, a propriedade e a procedência do veículo, segundo modelo aprovado pelo DENATRAN.

Art. 3º A inscrição no RENAAM será identificada por um código numérico, atribuído aos veículos novos, por ocasião do primeiro registro e para os veículos já em circulação por ocasião da primeira renovação da licença anual após a vigência desta Portaria.

§ 1º O código de que trata este artigo, composto de 9 (nove) dígitos, obedecerá faixa numérica estabelecida pelo DENATRAN para cada Unidade da Federação.

§ 2º O código atribuído na forma deste artigo, será de caráter permanente, devendo ser mantido nos casos de transferência de propriedade ou de mudança de domicílio do proprietário.

Art. 4º Para inscrição no RENAAM é indispensável o cadastramento dos veículos, segundo modelo-padrão estabelecido.

Parágrafo único. Os DETRANs, a seu exclusivo critério, poderão solicitar outros dados não previstos no modelo-padrão aprovado, para atender as particularidades ou necessidades específicas.

Art. 5º Os DETRANs que não possuem cadastro próprio, em sistema eletrônico de processamento de dados, manterão as rotinas de procedimento no recebimento e encaminhamento do formulário TRU/Cadastro para processamento centralizado.

Art. 6º Os DETRANs que possuem ou estejam implantando cadastro próprio, em sistema eletrônico de processamento de dados, procederão sua adequação gradativa ao modelo-padrão estabelecido.

§ 1º Dos cadastros de que trata este artigo, deverá ser encaminhada ao DENATRAN uma cópia, em arquivo magnético.

§ 2º O fornecimento da cópia dos arquivos destina-se à atualização do cadastro nacional e processar-se-á segundo critérios, rotinas, periodicidade e formas de custeio a serem estabelecidos pelo DENATRAN em conjunto com o DETRAN de cada Unidade da Federação.

Art. 7º A partir da operacionalização do RENAAM, em cada Unidade da Federação, fica proibida, nos termos do artigo 1º do Decreto n. 86.009, de 15 de maio de 1981, a distribuição de quaisquer outros formulários destinados à prestação compulsória pelos usuários, de informações sobre veículos.

Art. 8º O RENAAM, em cada Unidade da Federação, é de responsabilidade do Dirigente do respectivo Departamento de Trânsito; a integração a nível nacional será coordenada pelo DENATRAN que determinará periodicidade de atualização, formas de acesso e fornecimento de informações.

Art. 9º Os casos omissos e as dúvidas decorrentes da aplicação das disposições desta Portaria, serão resolvidas pelo Diretor-Geral do Departamento Nacional de Trânsito.

Geraldo Luiz Horta de Alvarenga – Diretor-Geral do Departamento Nacional de Trânsito.

LEI N. 7.418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985

INSTITUI O VALE-TRANSPORTE, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Presidente da República.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituído o Vale-Transporte, que o empregador, pessoa física ou jurídica poderá antecipar ao trabalhador para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, mediante celebração de convenção coletiva ou de acordo coletivo de trabalho e, na forma que vier a ser regulamentada pelo Poder Executivo, nos contratos individuais de trabalho.

§ 1º Equiparam-se ao trabalhador referido no *caput* deste artigo, para os benefícios desta Lei, os servidores públicos da Administração Federal Direta ou Indireta.

§ 2º A concessão do Vale-Transporte cessará a convenção coletiva ou o acordo coletivo de trabalho que não sejam renovados ou prorrogados.

Art. 2º O Vale-Transporte destina-se à sua utilização no sistema de transporte coletivo público, urbano, intermunicipal ou interestadual com características semelhantes ao urbano, operado diretamente pelo Poder Público ou mediante delegação, em linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais.

Art. 3º O Vale-Transporte, concedido nas condições e limites definidos nesta Lei, no que se refere à contribuição do empregador:

- a. não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos;
- b. não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou de Fundo de Garantia por Tempo de Serviço;
- c. não se configura como rendimento tributável do trabalhador.

Art. 4º Sem prejuízo da dedução como despesa operacional, a pessoa jurídica poderá deduzir, do Imposto sobre a Renda devido, valor equivalente à aplicação da alíquota cabível do Imposto sobre a Renda sobre o valor das despesas comprovadamente realizadas, no período-base, na concessão do Vale-Transporte, na forma em que dispuser o regulamento desta Lei.

Parágrafo único. A dedução a que se refere este artigo, em conjunto com as de que tratam as Leis ns. 6.297, de 15 de dezembro de 1975, e 6.321, de 14 de abril de 1976, não poderá reduzir o imposto devido em mais de 10% (dez por cento), observado o que dispõe o § 3º, do artigo 1º, do Decreto-lei n. 1.704, de 23 de outubro de 1979, podendo o eventual excesso ser aproveitado por 2 (dois) exercícios subsequentes.

Art. 5º A concessão do benefício ora instituído implica a aquisição pelo empregador dos Vales-Transporte necessários aos deslocamentos do trabalhador no percurso residência-trabalho e vice-versa, no serviço de transporte que melhor se adequar.

Parágrafo único. O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) de seu salário básico.

Art. 6º A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público fica obrigada a emitir e a comercializar o Vale-Transporte, ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços.

§ 1º A emissão e a comercialização do Vale-Transporte poderão também ser efetuadas pelo órgão de gerência ou pelo poder concedente, quando este tiver a competência legal para emissão de passes.

§ 2º Fica facultado à empresa operadora delegar a emissão e a comercialização do Vale-Transporte, bem como consorciar-se em central de vendas, para efeito de cumprimento do disposto nesta Lei.

§ 3º Para fins de cálculo do valor do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local.

Art. 7º O poder concedente fixará as sanções a serem aplicadas à empresa operadora que comercializar o vale diretamente ou através de delegação, no caso de falta ou insuficiência de estoque de Vales-Transporte necessários ao atendimento da demanda e ao funcionamento do sistema.

Art. 8º Ficam resguardados os direitos adquiridos do trabalhador, se superiores aos instituídos nesta Lei, vedada a cumulação de vantagens.

Art. 9º Asseguram-se os benefícios desta Lei ao empregador que proporcionar, por meios próprios ou contratados, em veículos adequados ao transporte coletivo, o deslocamento integral de seus trabalhadores.

Art. 10. Os Vales-Transporte anteriores perdem sua validade decorridos 30 (trinta) dias da data de reajuste tarifário.

Art. 11. O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias.

Art. 12. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 13. Revogam-se as disposições em contrário.

José Sarney – Presidente da República.

DECRETO N. 92.180, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1985

REGULAMENTA A LEI N. 7.418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985,^[1] QUE CRIA O VALE-TRANSPORTE

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 31, item III, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, decreta:

Capítulo I

Dos Beneficiários e do Benefício do Vale-Transporte

Art. 1º São beneficiários do Vale-Transporte, nos termos da Lei n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, e deste Decreto, os trabalhadores em geral e os servidores públicos federais, tais como:

- I – os empregados, assim definidos no artigo 3º da Consolidação das Leis do Trabalho, neles compreendidos os da União, Estados, Municípios e Distrito Federal, suas autarquias, fundações e empresas;
- II – os empregados domésticos, assim definidos na Lei n. 5.859, de 1º de dezembro de 1972;
- III – os trabalhadores de empresas de trabalho temporário, de que trata a Lei n. 6.019, de 3 de janeiro de 1974;
- IV – os trabalhadores avulsos, em relação às pessoas jurídicas a que estejam vinculados, mesmo sem relação de emprego;
- V – os empregados a domicílio para os deslocamentos indispensáveis à prestação do trabalho, percepção de salários e os necessários ao desenvolvimento das relações com o empregador;
- VI – os empregados do subempreiteiro em relação a este e ao empreiteiro principal, nos termos do artigo 455 da Consolidação da Leis do Trabalho;
- VII – os atletas profissionais de que trata a Lei n. 6.354, de 2 de setembro de 1976;
- VIII – os servidores estatutários da União, Territórios, Distrito Federal e suas autarquias, neles compreendidos os funcionários públicos, civis e militares, os servidores temporários e extranumerários;
- IX – os servidores federais não estatutários da Administração Direta e Indireta, não incluídos no item I deste artigo, como os colaboradores eventuais e os prestadores de serviços a que se refere o artigo 111 do Decreto-lei n. 200, de 25 de fevereiro de 1967.

Parágrafo único. Para efeito deste Decreto, adotar-se-á a denominação “beneficiário” para identificar qualquer uma das categorias mencionadas nos diversos incisos deste artigo.

Art. 2º O Vale-Transporte constitui benefício que o empregador ou pessoa jurídica de direito público poderá antecipar ao trabalhador para utilização efetiva em despesa de deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

§ 1º Entende-se como deslocamento a soma dos segmentos componentes da viagem do beneficiário, por um ou mais modos de transporte, entre sua residência e o local de trabalho.

Art. 3º O Vale-Transporte é aplicável a todas as formas de transporte coletivo público urbano ou, ainda, intermunicipal e interestadual com características semelhantes ao urbano, operado diretamente pelo Poder Público ou mediante delegação, em linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente.

Parágrafo único. Excluem-se do disposto no *caput* deste artigo os serviços seletivos e os especiais.

Art. 4º Caso o empregador ou pessoa jurídica de direito público forneça ao beneficiário transporte próprio ou fretado que não cubra integralmente os deslocamentos deste, o Vale-Transporte poderá ser aplicado para os segmentos da viagem não abrangidos pelo referido transporte.

Art. 5º O Vale-Transporte poderá ser concedido mediante convenção, acordo coletivo ou contrato individual de trabalho e por atos relativos a servidores públicos.

Parágrafo único. Nos contratos individuais de trabalho, a concessão do Vale-Transporte será fixada por prazo indeterminado ou determinado e necessariamente anotada na Carteira de Trabalho e Previdência Social.

Art. 6º No caso de servidores públicos, estatutários ou não, da Administração Direta ou Indireta da União, a aplicação do benefício dependerá, em qualquer caso, de previsão orçamentária na forma da legislação específica.

Art. 7º É vedado ao empregador ou pessoa jurídica de direito público substituir o Vale-Transporte por antecipação em dinheiro ou qualquer outra forma de pagamento.

Parágrafo único. No caso de falta ou insuficiência de estoque de vales-transporte necessários ao atendimento da demanda e ao funcionamento do sistema, o beneficiário será ressarcido

pelo empregador ou pessoa jurídica de direito público, na folha de pagamento imediata, da parcela que a este couber, quando efetuar, por conta própria, a despesa de seu deslocamento.

Art. 8º O Vale-Transporte, no que se refere à contribuição do empregador ou pessoa jurídica de direito público:

- I – não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração do beneficiário para quaisquer efeitos;
- II – não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou de Fundo de Garantia por Tempo de Serviço;
- III – não configura rendimento tributável do beneficiário.

Capítulo II

Da Aquisição e Cessação do Benefício do Vale-Transporte

Art. 9º Para fazer jus ao Vale-Transporte concedido na forma do artigo 5º deste Decreto, o beneficiário deverá indicar por escrito ao empregador ou pessoa jurídica de direito público:

- I – seu endereço residencial;
- II – os serviços e modos de transporte que considerar mais adequados ao seu deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

§ 1º A indicação deverá ser atualizada no caso de alteração das condições dos itens deste artigo.

§ 2º O beneficiário firmará compromisso de utilizar os vales-transporte exclusivamente para seu efetivo deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

§ 3º A declaração inexata que induza o empregador ou pessoa jurídica de direito público em erro ou o uso indevido dos vales-transporte constituirá falta grave, ensejando a punição do infrator na forma da legislação específica.

Art. 10. Não se concederá o Vale-Transporte:

- I – ao beneficiário que, antes do cumprimento da convenção ou acordo coletivo de trabalho, manifestar, por escrito, que não deseja usufruir do benefício;
- II – independentemente de manifestação, ao beneficiário que tenha direitos adquiridos superiores aos do Vale-Transporte, concedidos pelo empregador ou pessoa jurídica de direito público.

Art. 11. É vedada a cumulação do benefício com outras vantagens relativas ao transporte do beneficiário, ressalvado o disposto no artigo 4º deste Decreto.

Art. 12. O Vale-Transporte será custeado:

- I – pelo beneficiário, na parcela equivalente a 6% (seis por cento) de seu salário básico ou vencimento, excluídos quaisquer adicionais ou vantagens;
- II – pelo empregador ou pessoa jurídica de direito público, no que exceder à parcela do beneficiário.

§ 1º Para efeito deste Decreto, equipara-se a empregador a pessoa jurídica a que estejam vinculados os trabalhadores avulsos contemplados pelo benefício.

§ 2º A concessão do Vale-Transporte em convenção ou acordo coletivo de trabalho, nos contratos individuais e nos atos relativos a servidores públicos, autorizará o empregador ou pessoa jurídica de direito público a descontar, independentemente de anuência do beneficiário, a parcela de 6% (seis por cento) de que trata o inciso I do artigo 12, ressalvado o disposto no artigo 10 deste Decreto.

Art. 13. O desconto da parcela do beneficiário será feito proporcionalmente ao número de vales-transporte concedidos para o período a que se refere o pagamento do salário ou vencimento e por ocasião deste, salvo estipulação em contrário que favoreça o beneficiário.

Art. 14. Nos casos em que a despesa com o deslocamento do beneficiário se situe aquém de 6% (seis por cento) de seu salário básico ou vencimento, o empregador ou pessoa jurídica de direito público poderá antecipar os vales-transporte e descontar do salário ou vencimento do beneficiário os valores spendidos com sua aquisição.

Art. 15. Para efeito de cálculo da parcela com que o beneficiário concorrerá para o custeio do seu transporte, serão observadas as seguintes regras:

- I – o cálculo da parcela de 6% (seis por cento) incidirá sobre o salário básico ou vencimento definidos no inciso I, do artigo 12, deste Decreto;
- II – quando se tratar de remuneração constituída exclusivamente de comissões, percentagens, gratificações ou gorjetas, o cálculo incidirá sobre o salário percebido no mês;
- III – para os trabalhadores remunerados exclusivamente por tarefa ou serviço feito, o cálculo se efetuará na forma do inciso II deste artigo.

Art. 16. As antecipações ou abonos por conta de futuro reajuste salarial do trabalhador ou aumento de vencimentos do servidor público, não serão considerados para fim de cálculo da parcela de custeio correspondente ao beneficiário.

Art. 17. O benefício do Vale-Transporte cessará:

- I – na convenção ou acordo coletivo de trabalho, caso não seja renovado ou prorrogado;
- II – no contrato individual de trabalho:
 - a. quando o benefício for concedido por prazo indeterminado, mediante pré-aviso de 90 (noventa) dias dado pelo empregador;
 - b. quando o benefício for concedido por prazo determinado, ao término do mesmo, caso não haja prorrogação.
- III – em qualquer hipótese:
 - a. por desistência do beneficiário, desde a data da sua manifestação escrita;
 - b. por extinção do contrato de trabalho ou da relação estatutária.

Capítulo III

Da Operacionalização do Vale-Transporte

Art. 18. A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público fica obrigada a emitir e a comercializar o Vale-Transporte, ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição dos empregadores e pessoas jurídicas de direito público em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços.

Art. 19. Caso o modelo de remuneração dos serviços adotados pelo poder concedente envolva centralização de receitas operacionais por este ou por quem dele receber delegação, caberá a quem centralizar tais receitas a emissão e comercialização do Vale-Transporte.

Art. 20. O poder concedente ou órgão de gerência da jurisdição dos serviços, respeitada a lei federal, exercerá sua competência através da edição de normas complementares de operacionalização do sistema do Vale-Transporte, acompanhando seu funcionamento e efetuando o respectivo controle operacional.

Art. 21. Para os efeitos da aplicação do artigo 6º e seu § 1º, da Lei n. 7.418/85, fica vedada a emissão e comercialização de Vale-Transporte, simultaneamente pelo poder concedente e empresas operadoras.

Art. 22. Para cálculo do valor do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral, relativa ao deslocamento do beneficiário, por um ou mais modos de transporte, mesmo que a legislação local preveja descontos, parciais ou totais, para a categoria em que se enquadrar o beneficiário.

Parágrafo único. Para fins do disposto, neste artigo, não são consideradas como desconto as reduções tarifárias decorrentes de integração de serviços.

Art. 23. A vedação de repassar custos de emissão e comercialização do Vale-Transporte de que trata o artigo 18 deste Decreto permanece mesmo nos casos de delegação ou de transferência dessas atribuições.

Art. 24. No caso de delegação da emissão e comercialização do Vale-Transporte pelas empresas operadoras, estas submeterão previamente ao poder concedente ou órgão de gerên-

cia os instrumentos de delegação ou de constituição de consórcio para fins de aprovação dos procedimentos a serem instituídos.

Art. 25. Na hipótese do artigo anterior, as empresas operadoras permanecerão solidariamente responsáveis com a pessoa jurídica delegada ou pelos atos do consórcio em razão de eventuais faltas ou falhas de serviço que venham a ser cometidas por essas pessoas.

Art. 26. A pessoa jurídica responsável pela comercialização dos vales-transporte adotará as providências cabíveis para facilitar sua aquisição pelos empregadores e pessoas jurídicas de direito público em geral.

Parágrafo único. Para efeito do *caput* deste artigo, a responsável deverá manter estoques suficientes para atendimento da demanda dentro de níveis de segurança capazes de impedir a ocorrência de falta ou insuficiência de vales-transporte.

Art. 27. A concessão do benefício implica a aquisição, pelo empregador ou pessoa jurídica de direito público, dos vales-transporte necessários ao transporte do beneficiário, no serviço que melhor se adequar ao deslocamento residência-trabalho deste e vice-versa.

Parágrafo único. A aquisição será feita antecipadamente e à vista, proibidos quaisquer descontos, limitada, porém, no máximo, à quantidade equivalente à média aritmética das aquisições dos 3 (três) meses imediatamente anteriores acrescida de 30% (trinta por cento).

Art. 28. A venda dos vales-transporte será comprovada mediante emissão de recibo seqüencialmente numerado pela jurídica vendedora, em 2 (duas) vias, uma das quais ficará com a compradora, em que serão identificados necessariamente o período de referência, o número de vales-transporte vendidos e de beneficiários a que se destinam, o nome e endereço da compradora e seu número de inscrição no Cadastro Geral de Contribuintes do Ministério da Fazenda – CGC/MF.

Art. 29. Os vales-transporte poderão ser emitidos conforme as peculiaridades e as conveniências locais, para utilização por:

- I – linha;
- II – empresa(s);
- III – sistema;
- IV – outros níveis recomendados pela experiência local.

Art. 30. A pessoa jurídica responsável pela emissão e comercialização dos vales-transporte poderá adotar a forma que melhor lhe convier à segurança e facilidade de distribuição.

Parágrafo único. O Vale-Transporte poderá ser emitido na forma de bilhetes, simples ou múltiplos, talões, cartelas, fichas ou quaisquer processos similares.

Art. 31. Quando os vales-transporte forem emitidos para utilização num sistema determinado de transporte ou para valer entre duas ou mais operadoras ou modos, serão de aceitação compulsória entre as operadoras do sistema ou entre aquelas a que se destinem, sempre nos termos de acordo a ser firmado previamente.

§ 1º Salvo disposição especial, quanto ao prazo, estabelecida no acordo de que trata este artigo, a entidade responsável pela comercialização do Vale-Transporte pagará às empresas operadoras os respectivos créditos no prazo de 24 (vinte e quatro) horas úteis.

§ 2º A entidade responsável pela comercialização do Vale-Transporte deve publicar semanalmente demonstrativos financeiros dessa atividade.

Art. 32. As empresas operadoras, mesmo agindo por delegação ou consórcio, ficam obrigadas a manter permanentemente um sistema de registro e controle do número de vales-transporte emitidos, comercializados e utilizados.

Art. 33. O Vale-Transporte terá um valor de uso que assegure o transporte do beneficiário e um valor de troca garantido ao empregador ou pessoa jurídica de direito público, no caso de alterações na tarifa dos serviços.

§ 1º O valor de uso é assegurado ao beneficiário dentro do prazo que vier ser estabelecido pelo poder concedente.

§ 2º O valor de troca dos vales-transporte por equivalentes na nova tarifa assegurado ao empregador ou pessoa jurídica de direito público até 30 (trinta) dias da data do reajuste tarifário.

Capítulo IV

Dos Poderes Concedentes e Órgãos de Gerência

Art. 34. Compete ao poder concedente ou órgão de gerência, para os efeitos deste Decreto, definir os serviços intermunicipais e os interestaduais com características semelhantes ao urbano, além dos seletivos e dos especiais, na sua área de jurisdição.

Art. 35. O poder concedente ou órgão de gerência fornecerá, mensalmente, ao Ministério dos Transportes, informações estatísticas que permitam avaliação nacional, em caráter permanente, da instituição do Vale-Transporte.

Art. 36. As operadoras informarão, mensalmente, nos termos exigidos pelas normas locais, o volume de vales-transporte emitidos, comercializados e utilizados, a fim de permitir a avaliação local do sistema, além de outros dados que venham a ser julgados convenientes a esse objetivo.

Art. 37. O poder concedente fixará as sanções a serem aplicadas à empresa operadora que comercializar o Vale-Transporte diretamente ou através de delegação, no caso de falta ou insuficiência de estoque de vales-transporte necessários ao atendimento da demanda e ao funcionamento do sistema.

Parágrafo único. As sanções de que trata este artigo serão fixadas proporcionalmente aos quantitativos de vales-transporte solicitados pelos empregadores ou pessoas jurídicas de direito público e não fornecidos pelos responsáveis por sua emissão e comercialização, com agravamento de penalização nos casos de reincidência.

Capítulo V

Do Incentivo Fiscal

Art. 38. O valor efetivamente pago e comprovado pelo empregador, pessoa jurídica, na aquisição de vales-transporte, poderá ser deduzido, como despesa operacional, na determinação do lucro real no período-base de competência da despesa.

Art. 39. Sem prejuízo da dedução prevista no artigo anterior, a pessoa jurídica empregadora poderá deduzir, do Imposto sobre a Renda devido, valor equivalente à aplicação da alíquota cabível do Imposto sobre a Renda sobre o montante das despesas comprovadamente realizadas, no período-base, na concessão do Vale-Transporte.

Parágrafo único. A dedução a que se refere este artigo, em conjunto com as de que tratam as Leis n. 6.297, de 15 de dezembro de 1975, e n. 6.321, de 14 de abril de 1976, não poderá reduzir o imposto devido em mais de 10% (dez por cento), observado o que dispõe o § 3º, do artigo 1º, do Decreto-lei n. 1.704, de 23 de outubro de 1979, podendo o eventual excesso ser aproveitado nos 2 (dois) exercícios subseqüentes.

Art. 40. Ficam assegurados os benefícios de que trata este Decreto ao empregador que proporcionar, por meios próprios ou contratados a terceiros, em veículos adequados ao transporte coletivo, o deslocamento integral de seus trabalhadores.

Parágrafo único. Na hipótese deste artigo, fica vedada a contratação de transporte diretamente com empregados, diretores, administradores e pessoas ligadas ao empregador pessoa jurídica.

Art. 41. A pessoa jurídica empregadora deverá registrar em contas específicas, de forma a permitir determinar, com clareza e exatidão, em sua contabilidade, as despesas efetivamente realizadas na aquisição dos vales-transporte ou, na hipótese do artigo 40 deste Decreto, os dispêndios e encargos com o transporte do beneficiário, tais como aquisição de combustível, manutenção, reparos e depreciação dos veículos próprios destinados exclusivamente ao transporte dos empregados, bem como os gastos com as empresas contratadas para o transporte dos seus empregados.

Parágrafo único. A parcela de custo, equivalente a 6% (seis por cento) do salário básico do empregado, que venha a ser recuperada pelo empregador, deverá ser deduzida do montante das despesas efetuadas no período-base, mediante registro a crédito das contas que controlem o montante dos custos relativos ao benefício concedido.

Capítulo VI

Das Disposições Gerais

Art. 42. As infrações à legislação do Vale-Transporte, cometidas pelo empregador, acarretarão para a pessoa jurídica infratora a perda do incentivo fiscal e a aplicação das penalidades previstas na legislação do Imposto sobre a Renda.

Art. 43. Aplicar-se-ão, no que couber, ao poder concedente ou órgão de gerência que emita e comercialize o Vale-Transporte os mesmos direitos e obrigações estabelecidos neste Decreto para as empresas operadoras.

Art. 44. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 45. Revogam-se as disposições em contrário.

José Sarney – Presidente da República.

Nota sobre o Decreto n. 92.180/85

[1] Vide Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, à pág. 63.

LEI N. 7.619, DE 30 DE SETEMBRO DE 1987

ALTERA DISPOSITIVOS DA LEI N. 7.418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985,^[1] QUE INSTITUI O VALE-TRANSPORTE

O Presidente da República.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O *caput*, do artigo 1º (vetado) da Lei n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação, revogados o § 2º do artigo 1º e o (vetado) artigo 2º, reenumerando-se os demais:

“Art. 1º Fica instituído o Vale-Transporte (vetado) que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, através do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais”.

“Art. 5º

Parágrafo único. (Vetado).

Art. 2º (Vetado).

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

José Sarney – Presidente da República.

Nota sobre a Lei n. 7.619/87

[1] Vide Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, à pág. 63.

**DECRETO N. 95.247,
DE 17 DE NOVEMBRO DE 1987^[1]**

REGULAMENTA A LEI N. 7.418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985,^[2] QUE INSTITUI O VALE-TRANSPORTE,
COM A ALTERAÇÃO DA LEI N. 7.619, DE 30 DE SETEMBRO DE 1987^[3]

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 81, item III, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, alterada pela Lei n. 7.619, de 30 de setembro de 1987, decreta:

**Capítulo I
Dos Beneficiários e do Benefício do Vale-Transporte**

Art. 1º São beneficiários do Vale-Transporte, nos termos da Lei n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, alterada pela Lei n. 7.619, de 30 de setembro de 1987, os trabalhadores em geral e os servidores públicos federais, tais como:

- I – os empregados, assim definidos no artigo 3º da Consolidação das Leis do Trabalho;
- II – os empregados domésticos, assim definidos na Lei n. 5.859, de 11 de dezembro de 1972;^[4]
- III – os trabalhadores de empresas de trabalho temporário, de que trata a Lei n. 6.019, de 3 de janeiro de 1974;
- IV – os empregados a domicílio, para os deslocamentos indispensáveis à prestação do trabalho, percepção de salários e os necessários ao desenvolvimento das relações com o empregador;
- V – os empregados do subempreiteiro, em relação a este e ao empreiteiro principal, nos termos do artigo 455 da Consolidação das Leis do Trabalho;
- VI – os atletas profissionais de que trata a Lei n. 6.354, de 2 de setembro de 1976;
- VII – os servidores da União, do Distrito Federal, dos Territórios e suas autarquias, qualquer que seja o regime jurídico, a forma de remuneração e da prestação de serviços.

Parágrafo único. Para efeito deste Decreto, adotar-se-á a denominação beneficiário para identificar qualquer uma das categorias mencionadas nos diversos incisos deste artigo.

Art. 2º O Vale-Transporte constitui benefício que o empregador antecipará ao trabalhador para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

Parágrafo único. Entende-se como deslocamento a soma dos segmentos componentes da viagem do beneficiário, por um ou mais meios de transporte, entre sua residência e o local de trabalho.

Art. 3º O Vale-Transporte é utilizável em todas as formas de transporte coletivo público urbano ou, ainda, intermunicipal e interestadual com características semelhantes ao urbano, operado diretamente pelo poder ou mediante delegação, em linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente.

Parágrafo único. Excluem-se do disposto neste artigo os serviços seletivos e os especiais.

Art. 4º Está exonerado da obrigatoriedade do Vale-Transporte o empregador que proporcionar, por meios próprios ou contratados, em veículos adequados ao transporte coletivo, o deslocamento, residência-trabalho e vice-versa, de seus trabalhadores.

Parágrafo único. Caso o empregador forneça ao beneficiário transporte próprio ou fretado que não cubra integralmente os deslocamentos deste, o Vale-Transporte deverá ser aplicado para os segmentos da viagem não abrangidos pelo referido transporte.

Art. 5º É vedado ao empregador substituir o Vale-Transporte por antecipação em dinheiro ou qualquer outra forma de pagamento, ressalvado o disposto no parágrafo único deste artigo.

Parágrafo único. No caso de falta ou insuficiência de estoque de Vale-Transporte, necessário ao atendimento da demanda e ao funcionamento do sistema, o beneficiário será ressarcido pelo empregador, na folha de pagamento imediata, da parcela correspondente, quando tiver efetuado, por conta própria, a despesa para seu deslocamento.

Art. 6º O Vale-Transporte, no que se refere à contribuição do empregador:

- I – não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração do beneficiário para quaisquer efeitos;
- II – não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço;
- III – não é considerado para efeito de pagamento da Gratificação de Natal (Lei n. 4.090, de 13 de julho de 1962, e artigo 7º do Decreto-lei n. 2.310, de 22 de dezembro de 1986);
- IV – não configura rendimento tributável do beneficiário.

Capítulo II

Do Exercício do Direito do Vale-Transporte

Art. 7º Para o exercício do direito de receber o Vale-Transporte o empregado informará ao empregador, por escrito:

- I – seu endereço residencial;
- II – os serviços e meios de transporte mais adequados ao seu deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

§ 1º A informação de que trata este artigo será atualizada anualmente ou sempre que ocorrer alteração das circunstâncias mencionadas nos itens I e II, sob pena de suspensão do benefício até o cumprimento dessa exigência.

§ 2º O beneficiário firmará compromisso de utilizar o Vale-Transporte exclusivamente para seu efetivo deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

§ 3º A declaração falsa ou o uso indevido do Vale-Transporte constituem falta grave.

Art. 8º É vedada a acumulação do benefício com outras vantagens relativas ao transporte do beneficiário, ressalvado o disposto no parágrafo único do artigo 4º deste Decreto.

Art. 9º O Vale-Transporte será custeado:

- I – pelo beneficiário, na parcela equivalente a 6% (seis por cento) de seu salário básico ou vencimento, excluídos quaisquer adicionais ou vantagens;
- II – pelo empregador, no que exceder à parcela referida no item anterior.

Parágrafo único. A concessão do Vale-Transporte autorizará o empregador a descontar, mensalmente do beneficiário que exceder o respectivo direito, o valor da parcela de que trata o item I deste artigo.

Art. 10. O valor da parcela a ser suportada pelo beneficiário será descontada proporcionalmente à quantidade de Vale-Transporte concedida para o período a que se refere o salário ou vencimento e por ocasião de seu pagamento, salvo estipulação em contrário, em convenção ou acordo coletivo de trabalho, que favoreça o beneficiário.

Art. 11. No caso em que a despesa com o deslocamento do beneficiário for inferior a 6% (seis por cento) do salário básico ou vencimento, o empregado poderá optar pelo recebimento antecipado do Vale-Transporte, cujo valor será integralmente descontado por ocasião do pagamento do respectivo salário ou vencimento.

Art. 12. A base de cálculo para determinação da parcela a cargo do beneficiário será:

- I – o salário básico ou vencimento mencionado no item I do artigo 9º deste Decreto; e
- II – o montante percebido no período, para os trabalhadores remunerados por tarefa ou serviço feito ou quando se tratar de remuneração constituída exclusivamente de comissões, percentagens, gratificações, gorjetas ou equivalentes.

Capítulo III

Da Operacionalização do Vale-Transporte

Art. 13. O poder concedente ou órgão de gerência com jurisdição sobre os serviços de transporte coletivo urbano, respeitada a lei federal, expedirá normas complementares para operacionalização do sistema do Vale-Transporte, acompanhando seu funcionamento e efetuando o respectivo controle.

Art. 14. A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público fica obrigada a emitir e comercializar o Vale-Transporte ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços.

§ 1º A emissão e a comercialização do Vale-Transporte poderão também ser efetuadas pelo órgão de gerência ou pelo poder concedente, quando este tiver competência legal para emissão de passes.

§ 2º Na hipótese do parágrafo precedente, é vedada a emissão e comercialização de Vale-Transporte simultaneamente pelo poder concedente e pelo órgão de gerência.

§ 3º A delegação ou transferência da atribuição de emitir e comercializar o Vale-Transporte não elide a proibição de repassar os custos respectivos para tarifa dos serviços.

Art. 15. Havendo delegação da emissão e comercialização de Vale-Transporte, ou constituição de consórcio, as empresas operadoras submeterão os respectivos instrumentos ao poder concedente ou órgão de gerência para homologação dos procedimentos instituídos.

Art. 16. Nas hipóteses do artigo anterior, as empresas operadoras permanecerão solidariamente responsáveis com a pessoa jurídica delegada ou pelos atos do consórcio, em razão de eventuais faltas ou falhas no serviço.

Art. 17. O responsável pela emissão e comercialização do Vale-Transporte deverá manter estoques compatíveis com os níveis de demanda.

Art. 18. A comercialização do Vale-Transporte dar-se-á em centrais ou postos de venda estrategicamente distribuídos na cidade onde serão utilizados.

Parágrafo único. Nos casos em que o sistema local de transporte público for operado por diversas empresas ou por meios diferentes, com ou sem integração, os postos de vendas referidos neste artigo deverão comercializar todos os tipos de Vale-Transporte.

Art. 19. A concessão do benefício obriga o empregador a adquirir Vale-Transporte em quantidade e tipo de serviço que melhor se adequar ao deslocamento do beneficiário.

Parágrafo único. A aquisição será feita antecipadamente e à vista, proibidos quaisquer descontos e limitada à quantidade estritamente necessária ao atendimento dos beneficiários.

Art. 20. Para cálculo do valor do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral, relativa ao deslocamento do beneficiário, por um ou mais meios de transporte, mesmo que a legislação local preveja descontos.

Parágrafo único. Para fins do disposto neste artigo, não são consideradas descontos as reduções tarifárias decorrentes de integração de serviços.

Art. 21. A venda do Vale-Transporte será comprovada mediante recibo seqüencialmente numerado, emitido pela vendedora em duas vias, uma das quais ficará com a compradora, contendo:

- I – o período a que se referem;
- II – a quantidade de Vale-Transporte vendida e de beneficiários a quem se destina;
- III – o nome, endereço e número de inscrição da compradora no Cadastro Geral de Contribuintes no Ministério da Fazenda – CGC/MF.

Art. 22. O Vale-Transporte poderá ser emitido conforme as peculiaridades e as conveniências locais, para utilização por:

- I – linha;
- II – empresa;
- III – sistema;
- IV – outros níveis recomendados pela experiência local.

Art. 23. O responsável pela emissão e comercialização do Vale-Transporte poderá adotar a forma que melhor lhe convier à segurança e facilidade de distribuição.

Parágrafo único. O Vale-Transporte poderá ser emitido na forma de bilhetes simples ou múltiplos, talões, cartelas, fichas ou quaisquer processos similares.

Art. 24. Quando o Vale-Transporte for emitido para utilização num sistema determinado de transporte ou para valer entre duas ou mais operadoras, será de aceitação compulsória, nos termos de acordo a ser previamente firmado.

§ 1º O responsável pela emissão e comercialização do Vale-Transporte pagará às empresas operadoras os respectivos créditos no prazo de 24 (vinte e quatro) horas, facultado às partes pactuar prazo maior.

§ 2º O responsável pela emissão e comercialização do Vale-Transporte deverá apresentar, mensalmente, demonstrativos financeiros dessa atividade, ao órgão de gerência que observará o disposto no artigo 28.

Art. 25. As empresas operadoras são obrigadas a manter permanentemente um sistema de registro e controle do número de Vale-Transporte emitido, comercializado e utilizado, ainda que a atividade seja exercida por delegação ou por intermédio de consórcio.

Art. 26. No caso de alteração na tarifa de serviços, o Vale-Transporte poderá:

- I – ser utilizado pelo beneficiário, dentro do prazo a ser fixado pelo poder concedente; e
- II – ser trocado, sem ônus, pelo empregador, no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data em que a tarifa sofrer alteração.

Capítulo IV Dos Poderes Concedentes e Órgãos de Gerência

Art. 27. O poder concedente ou órgão de gerência, na área de sua jurisdição, definirá:

- I – o transporte intermunicipal ou interestadual com características semelhantes ao urbano;
- II – os serviços seletivos e os especiais.

Art. 28. O poder concedente ou órgão de gerência fornecerá, mensalmente, ao órgão federal competente, informações estatísticas que permitam avaliação nacional, em caráter permanente, da utilização do Vale-Transporte.

Art. 29. As operadoras informarão, mensalmente, nos termos exigidos pelas normas locais, o volume de Vale-Transporte emitido, comercializado e utilizado, a fim de permitir a avaliação local do sistema, além de outros dados que venham a ser julgados convenientes a esse objetivo.

Art. 30. Nos atos de concessão, permissão ou autorização serão previstas sanções às empresas operadoras que emitirem ou comercializarem o Vale-Transporte diretamente, por meio de delegação ou consórcio, em quantidade insuficiente ao atendimento da demanda.

Parágrafo único. As sanções serão estabelecidas em valor proporcional às quantidades solicitadas e não fornecidas, agravando-se em caso de reincidência.

Capítulo V Dos Incentivos Fiscais

Art. 31. O valor efetivamente pago e comprovado pelo empregador, pessoa jurídica, na aquisição de Vale-Transporte, poderá ser deduzido como despesa operacional, na determinação do lucro real, no período-base de competência da despesa.

Art. 32. Sem prejuízo da dedução prevista no artigo anterior, a pessoa jurídica empregadora poderá deduzir do Imposto sobre a Renda devido, valor equivalente à aplicação da alíquota cabível do Imposto sobre a Renda sobre o montante das despesas comprovadamente realizadas, no período-base, na concessão do Vale-Transporte.

Parágrafo único. A dedução a que se refere este artigo, em conjunto com as de que tratam as Leis n. 6.297, de 15 de dezembro de 1975, e n. 6.321, de 14 de abril de 1976, não poderá reduzir o imposto devido em mais de 10% (dez por cento), observado o que dispõe o § 3º do artigo 1º do Decreto-lei n. 1.704, de 23 de outubro de 1979, podendo o eventual excesso ser aproveitado nos dois exercícios subseqüentes.

Art. 33. Ficam assegurados os benefícios de que trata este Decreto ao empregador que, por meios próprios ou contratados com terceiros, proporcionar aos seus trabalhadores o deslocamento residência-trabalho e vice-versa, em veículos adequados ao transporte coletivo, inclusive em caso de complementação do Vale-Transporte.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica nas contratações de transporte diretamente com empregados, servidores, diretores, administradores e pessoas ligadas ao empregador.

Art. 34. A pessoa jurídica empregadora deverá registrar em contas específicas que possibilitem determinar, com clareza e exatidão em sua contabilidade, as despesas efetivamente realizadas na aquisição do Vale-Transporte ou, na hipótese do artigo anterior, os dispêndios e encargos com o transporte do beneficiário, tais como aquisição de combustível, manutenção, reparos e depreciação dos veículos próprios destinados exclusivamente ao transporte dos empregados, bem assim os gastos com as empresas contratadas para esse fim.

Parágrafo único. A parcela de custo, equivalente a 6% (seis por cento) do salário básico do empregado, que venha a ser recuperada pelo empregador, deverá ser deduzida do montante das despesas efetuadas no período-base, mediante lançamento a crédito das contas que registrem o montante dos custos relativos ao benefício concedido.

Capítulo VI Disposições Finais

Art. 35. Os atos de concessão, permissão e autorização vigentes serão revistos para cumprimento do disposto no artigo 30 deste Regulamento.

Art. 36. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 37. Revogam-se as disposições em contrário e em especial o Decreto n. 92.180, de 19 de dezembro de 1985.

José Sarney – Presidente da República.

⚡ Notas sobre o Decreto n. 95.247/87

[1] Revoga o Decreto Federal n. 92.180, de 19 de dezembro de 1985, *vide* à pág. 64.

[2] *Vide* Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, à pág. 63.

[3] *Vide* Lei Federal n. 7.619, de 30 de setembro de 1987, à pág. 70.

[4] *Vide* Lei Federal n. 5.859, de 11 de dezembro de 1972.

**DECRETO N. 96.856,
DE 28 DE SETEMBRO DE 1988**

ATRIBUI AO DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO DO MINISTÉRIO DA JUSTIÇA AUTONOMIA ADMINISTRATIVA E FINANCEIRA LIMITADA, CRIA O FUNDO NACIONAL DE SEGURANÇA E EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 81, incisos III e V, da Constituição, decreta:

Art. 1º O Departamento Nacional de Trânsito, do Ministério da Justiça passa a ter autonomia administrativa e financeira limitada, nos termos do artigo 172, do Decreto-lei n. 200, de 25 de fevereiro de 1967, e nas condições fixadas pelo Decreto n. 86.212, de 15 de julho de 1981 e as constantes deste Decreto.

Art. 2º A autonomia limitada do Departamento Nacional de Trânsito inclui competência para:

- I – elaborar com base em dotações específicas, a sua proposta orçamentária, a ser aprovada na forma da legislação vigente, segundo classificação adotada no Orçamento Geral da União;
- II – efetuar a discriminação analítica das dotações orçamentárias globais e de outras receitas que lhe sejam destinadas;
- III – fixar ou reajustar os preços de seus serviços, mediante aprovação do Ministro da Justiça.

Art. 3º Fica instituído, no Departamento Nacional de Trânsito, o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET, com a finalidade de centralizar recursos e custear despesas relacionadas com pesquisas, educação e segurança de trânsito, registro de veículos e de seus condutores.

Art. 4º Serão creditados ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito os recursos financeiros, de fontes internas e externas, destinados ao Departamento Nacional de Trânsito, observando-se as restrições legais.

Parágrafo único. Constituem, ainda, recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito:

- I – os que lhe forem expressamente consignados no Orçamento Geral da União e em créditos especiais;
- II – as doações, auxílios e subvenções, de pessoas físicas ou jurídicas, nacionais, estrangeiras ou internacionais;
- III – as importâncias oriundas de convênios, acordos ou ajustes com entidades, de natureza pública ou privada, nacionais, estrangeiras ou internacionais;
- IV – as receitas provenientes de operações e atividades que lhe sejam afetas;
- V – os saldos do exercício anterior;
- VI – os recursos que lhe sejam destinados por lei.

Art. 5º O Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito será gerido pelo Diretor-Geral do Departamento Nacional de Trânsito, que expedirá instruções normativas regulamentadoras de seu funcionamento.

Art. 6º A proposta orçamentária do Departamento Nacional de Trânsito, relativa ao FUNSET, será submetida à apreciação do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 7º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

José Sarney – Presidente da República.

CONSTITUIÇÃO FEDERAL, DE 5 DE OUTUBRO DE 1988

EXCERDOS DAS DISPOSIÇÕES RELATIVAS A TRANSPORTES URBANOS DE PASSAGEIROS

Art. 30. Compete aos Municípios:

- I – legislar sobre assuntos de interesse local;
- II – suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;
- III – instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei;
- IV – criar, organizar e suprir distritos, observada a legislação estadual;
- V – organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;
- VI – manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação pré-escolar e de ensino fundamental;
- VII – prestar, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, serviços de atendimento à saúde da população;
- VIII – promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;
- IX – promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual.

Art. 21. Compete à União:

-
XX – instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;
.....

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

- I – o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;
- II – os direitos dos usuários;
- III – política tarifária;
- IV – a obrigação de manter serviço adequado.

Capítulo VII Da Família, da Criança, do Adolescente e do Idoso

Art. 230. A família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida.

§ 1º Os programas de amparo aos idosos serão executados preferencialmente em seus lares.

§ 2º Aos maiores de sessenta e cinco anos é garantida a gratuidade dos transportes coletivos urbanos.

NORMA CA/DNER n. 226/89, DE 20 DE DEZEMBRO DE 1989

DISCIPLINA A DESCENTRALIZAÇÃO DA EXECUÇÃO DE ATIVIDADES A CARGO DO DNER, ATRAVÉS DE CONVÊNIOS

NORMAS E PROCEDIMENTOS SOBRE CONVÊNIOS

Capítulo I Introdução

Art. 1º Estas Normas disciplinam a descentralização da execução de atividades a cargo do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, em consonância com os princípios constitucionais, com o Decreto-lei n. 200, de 25 de fevereiro de 1967, com o Decreto-lei n. 512, de 21 de março de 1969; com o Decreto-lei n. 2.300, de 21 de novembro de 1986; com o Decreto n. 93.872, de 23 de dezembro de 1986; com a Instrução Normativa n. 12, de 27 de outubro de 1988, da Secretaria do Tesouro Nacional; e demais legislação aplicável.

Art. 2º A execução descentralizada, objeto destas Normas, poderá efetivar-se mediante convênio celebrado pelo DNER com outros órgãos ou entidades da Administração Pública Federal, Estadual, Municipal, do Distrito Federal e do Ministério do Exército, quando se tratar da realização de objetivo de interesse comum e coincidente dos convenientes.

Art. 3º A descentralização poderá ocorrer desde que:

- a. os programas sejam de caráter nitidamente locais;
- b. o conveniado esteja incumbido de serviços da mesma natureza daqueles a serem delegados;
- c. o conveniado esteja devidamente estruturado e aparelhado para o desempenho da atividade a ser delegada;
- d. não haja manifesta impraticabilidade ou inconveniência para a celebração do convênio;
- e. a despesa esteja prevista no Orçamento da União e/ou no Orçamento do DNER, para o exercício da celebração do convênio;
- f. o Plano de Trabalho tenha sido previamente aprovado.

§ 1º A execução descentralizada poderá ser de iniciativa do DNER ou do Estado, Município, Distrito Federal, Ministério do Exército ou outra entidade ou órgão diretamente interessado.

§ 2º A proposta de execução descentralizada deverá ser acompanhada de Plano de Trabalho, o qual, após apreciado pelas unidades competentes do DNER, será submetido à aprovação do Diretor-Geral do DNER.

§ 3º O Plano de Trabalho constituir-se-á, basicamente, de:

- a. identificação do objeto;
- b. metas a serem atingidas;
- c. etapas ou fases de execução;
- d. plano de aplicação dos recursos financeiros;
- e. cronograma de desembolso;
- f. previsão de início e fim da execução do objeto.

§ 4º Integrará o Plano de Trabalho o projeto básico, sempre que o objeto do convênio compreenda a execução de obra ou serviço de engenharia. Entende-se por projeto básico o conjunto de elementos que defina a obra ou o serviço e que possibilite a estimativa de seu custo final e do prazo de execução.

§ 5º As reformulações do Plano de Trabalho só poderão ser feitas previamente à execução, mediante justificativa escrita, apreciada pelas unidades técnicas do DNER e aprovadas pelo Diretor-Geral do DNER.

Art. 4º A descentralização terá como principal objetivo agilizar e dar maior objetividade às decisões, situando-as na proximidade dos fatos, pessoas ou problemas, ou para prestar ou obter cooperação.

§ 1º Quando a descentralização envolver a execução de obra ou serviço de engenharia, será promovida através do instituto de delegação.

§ 2º Quando a descentralização envolver apenas atividades técnicas, de pesquisas, administrativas e/ou financeiras, será promovida sob o regime de cooperação.

§ 3º A delegação e a cooperação se formalizarão em instrumento de natureza contratual denominado CONVÊNIO.

Art. 5º Os convênios obedecerão a minutas elaboradas pela Procuradoria-Geral do DNER, previamente aprovadas pelo Conselho de Administração distinguindo-se em:

- a. Convênio de Delegação – em que o DNER delega a execução de atividades de estudos e projetos, construção, conservação, melhoramento, restauração, pavimentação, e obras-de-arte especiais integrantes de rodovia federal do “Plano Nacional de Viação” – PNV – Setor Rodoviário;
- b. Convênio de Cooperação – em que o DNER, como executor da Política Nacional dos Transportes – Setor Rodoviário e Agente Delegado da União, presta ou obtém auxílio, cooperação ou assistência técnica, financeira ou administrativa, a Estados, Municípios, Distrito Federal, inclusive para a execução de obras e serviços em rodovias integrantes de Planos Rodoviários ou de planos e programas regionais ou setoriais, arrecadação de receitas, pesquisa, fiscalização de serviços e outras atividades correlatas ou afins.

§ 1º A celebração de convênio para investimento, cuja execução ultrapasse um exercício financeiro, condiciona-se à comprovação de que os recursos para os exercícios seguintes estejam assegurados em Plano Plurianual de Investimentos, na Lei de Diretrizes Orçamentárias da União e na Lei Orçamentária Anual.

§ 2º Qualquer que seja o tipo, modalidade ou natureza do convênio, o DNER se reserva sempre, o exercício das atividades de planejamento, supervisão, coordenação, controle e fiscalização, cabendo-lhe estabelecer normas, critérios, programas e princípios a que o convênio ficará sujeito independentemente de estarem expressamente consignados no convênio.

Art. 6º A celebração de convênio, para a realização de serviços ou obras a serem custeadas, integral ou parcialmente, com recursos externos, dependerá da prévia contratação da operação de crédito.

Art. 7º O convênio e seus aditivos somente poderão ser celebrados, com prévia manifestação das unidades técnicas responsáveis pela execução do programa sobre o Plano de Trabalho ou sua reformulação e demais aspectos envolvidos, e pela Procuradoria-Geral do DNER.

Art. 8º É vedado:

- a. celebração de convênio quando apurado que o órgão ou entidade se encontra em situação de inadimplência com relação a obrigações decorrentes de instrumentos anteriormente firmados com o DNER;
- b. utilização dos recursos em finalidades diversas da estabelecida no convênio, ainda que em caráter de emergência com posterior cobertura;
- c. realização de despesa em data anterior à assinatura do convênio, ou posterior ao término da sua vigência;
- d. previsão de despesa a título de taxa de administração, gerência ou similares, bem como para contratação de pessoal, a qualquer título, exceto serviços de terceiros diretamente vinculados à execução do objeto do convênio;
- e. aditamento para modificação total do objeto do convênio, ou para alteração do tipo, modalidade ou natureza do convênio;
- f. atribuir efeito financeiro retroativo ao convênio;
- g. liberação de recursos para aplicação em prazo superior a 90 (noventa) dias ou em exercício subsequente;
- h. liberação de recursos antes do prazo fixado para o início da execução do objeto do convênio;

- i. realização de despesa com multas, juros, correção monetária ou financeiras, inclusive referente a pagamento fora de prazo;
- j. celebrar convênio sem prazo ou com prazo superior a 5 (cinco) anos, quando se trate de obras e serviços de engenharia, e, nos demais casos, superior a 1 (um) ano renovável uma única vez.

Art. 9º Para melhor se ajustarem à sistemática do trabalho e às peculiaridades do Setor Rodoviário, poderá o DNER adotar, nos convênios, as seguintes formas de repasse de recursos financeiros:

- a. o adiantamento; ou
- b. o reembolso de despesa.

§ 1º Os recursos repassados mediante convênio, sob o regime de adiantamento, deverão ser mantidos, obrigatoriamente, em conta específica no Banco do Brasil S/A., sem prejuízo da classificação da transferência como receita orçamentária do órgão ou entidade que os receba, para utilização em despesa regularmente formalizada, através de dotação consignada em Orçamento ou em crédito adicional.

§ 2º Quando o conveniado for integrante da “Conta Única” do Tesouro Nacional, os recursos financeiros comporão o limite do saque do órgão ou unidade executora.

Capítulo II

Da Formalização do Convênio

Art. 10. A entidade ou órgão, dentre os enumerados no artigo 2º destas Normas, que tenha interesse em executar, por delegação do DNER, obra ou serviço rodoviário federal, receber ou prestar cooperação, deverá formalizar essa intenção em documento dirigido ao Diretor-Geral do DNER, instruindo-o com o Plano de Trabalho a que se refere o artigo 3º e seus parágrafos, destas Normas.

§ 1º O pedido será examinado pela Diretoria Setorial competente, a qual se manifestará sobre as metas prioritárias do Governo Federal, a existência de previsão orçamentária, a existência de projeto básico, e outros aspectos técnicos e financeiros, inclusive quanto à viabilidade do Plano de Trabalho e respectivos cronogramas físico e financeiro.

§ 2º A seguir, o pedido será encaminhado aos setores financeiro e de Auditoria, a fim de certificarem a regularidade do conveniado quanto à prestação de contas relativa a convênio ou convênios anteriormente celebrados.

§ 3º Assim instruído, o processo subirá à apreciação do Diretor-Geral, o qual decidirá a respeito.

§ 4º Autorizada a celebração do convênio, o processo será encaminhado ao setor competente para emitir a Nota de Empenho, se e quando for o caso, e, a seguir, remetido para a Procuradoria-Geral para exame e formalização.

Art. 11. Os serviços e obras conveniados deverão ser executados com fiel observância da legislação federal, em particular do Decreto-lei n. 2.300, de 21 de novembro de 1986, do Decreto-lei n. 93.872, de 23 de dezembro de 1986, do Decreto n. 94.684, de 24 de julho de 1987 e suas modificações, e destas Normas.

Art. 12. Em se tratando de obra ou serviço de engenharia, deverão ser observadas, pelo conveniado, as seguintes disposições:

- a. só poderão ser licitados, quando houver projeto básico aprovado pelo DNER, e, contratados somente quando houver previsão de recursos orçamentários e dentro dos seus quantitativos;
- b. a execução deve programar-se, sempre, em sua totalidade, previstos seus custos atual e final e considerados os prazos de sua execução;
- c. é vedado o parcelamento da execução, se existente previsão orçamentária para sua execução total, salvo insuficiência de recursos ou comprovado motivo de ordem técnica;

- d. na execução parcelada, a cada etapa ou conjunto de etapas, há de corresponder licitação distinta;
- e. em qualquer caso, a autorização da despesa deverá ser feita para o custo final;
- f. poderão ser executados nos seguintes regimes:
 - 1 – diretamente pelo próprio conveniado;
 - 2 – indiretamente, mediante contratação com terceiros, nas seguintes modalidades:
 - 2.1 – empreitada a preço global;
 - 2.2 – empreitada por preços unitários;
 - 2.3 – administração contratada; e
 - 2.4 – tarefa.
- g. as obras e serviços destinados aos mesmos fins terão projetos padronizados por tipos, categorias ou classes, exceto quando o projeto-padrão não atender às condições peculiares do local ou às exigências específicas do empreendimento;
- h. quando contratadas com terceiros, deverão ser, necessariamente, precedidas de licitação, divulgada no Diário Oficial da União, ressalvadas as hipóteses expressamente previstas na legislação federal;
- i. é vedado admitir, prever, incluir, ou tolerar, nos atos de convocação das licitações, ou de sua dispensa, cláusulas ou condições que:
 - 1. comprometam, restrinjam, ou frustrem o caráter competitivo do procedimento licitatório;
 - 2. estabeleçam preferências ou distinções em razão de naturalidade, da sede ou do domicílio dos licitantes.
- j. os preços a serem pagos não poderão ser superiores aos praticados pelo DNER na região.

Parágrafo único. Quando o conveniado executar, diretamente, a obra ou serviço de engenharia, objeto do convênio, o DNER somente efetuará adiantamentos, a partir da segunda parcela, ou reembolsará a despesa correspondente, através de medições e faturas, sob o regime de empreitada, de vez que o convênio é uma forma de execução indireta em relação ao DNER, a quem caberia a execução direta.

Art. 13. O conveniado responderá perante o DNER pela boa execução, fiscalização e pagamento das obras e serviços objeto do convênio, sem prejuízo de o DNER acompanhar e fiscalizar a sua execução.

Art. 14. A formalização do convênio, mediante “termo”, será obrigatória quando seu valor for igual ou superior a 1.000 (hum mil) Maior Valor de Referência – MVR; abaixo desse valor, poderá ser adotada uma das seguintes alternativas:

- a. elaborar o aludido “termo”;
- b. estipular as condições essenciais do convênio, em correspondência oficial ou no documento de empenho da despesa.

Art. 15. O “termo” de convênio deverá mencionar, no preâmbulo:

- a. o nome das entidades ou órgãos participantes e de seus representantes, com a indicação dos dispositivos legais que os credenciam;
- b. a finalidade do convênio;
- c. a sujeição dos convenientes às normas do Decreto-lei n. 2.300, de 21 de novembro de 1986 e do Decreto n. 93.872, de 23 de dezembro de 1986, com suas alterações.

Art. 16. Constituem cláusulas essenciais do convênio, qualquer que seja o instrumento adotado para a sua formalização, as que definam e estabeleçam:

- a. o objeto e seus elementos característicos, com a descrição sucinta, clara e precisa, do que se pretende realizar ou obter;
- b. a contribuição de cada um dos convenientes, especificando-se sua participação;
- c. os prazos, de início e de conclusão do objeto, bem como a identificação de suas etapas de execução;

- d. a vigência, que deve ser fixada de acordo com o prazo previsto para a execução do objeto, expresso no Plano de Trabalho, não superior a 5 (cinco) anos (alínea j, artigo 8º);
- e. a declaração de que o Plano de Trabalho faz parte integrante do termo, independentemente de transcrição;
- f. a prerrogativa do DNER de conservar a autoridade normativa e exercer controle e fiscalização sobre a execução local;
- g. a faculdade do DNER de assumir a execução, no caso de paralisação, para evitar a descontinuidade do serviço público;
- h. a obrigatoriedade de manutenção dos recursos repassados, em conta específica, no Banco do Brasil S/A., exceto quando o executor for integrante da “Conta Única” do Tesouro Nacional;
- i. a proibição da utilização dos recursos em finalidade diversa da estabelecida no convênio, inclusive no mercado financeiro, excetuadas as aplicações financeiras expressamente autorizadas pela legislação federal específica;
- j. a classificação funcional programática e econômica da despesa, mencionando-se o número, data e o valor da Nota de Empenho;
- l. a obrigatoriedade do conveniado apresentar relatórios de execução e prestar contas dos recursos recebidos, de acordo com o estabelecido em lei, no convênio e nestas Normas;
- m. que defina a propriedade dos bens remanescentes na data da conclusão ou extinção do convênio, que, em razão deste, tenham sido adquiridos, produzidos ou construídos;
- n. os casos de extinção (denúncia, rescisão ou conclusão), dispondo-se que o convênio poderá ser denunciado, por qualquer das partes, e rescindido a qualquer tempo, ficando os convenientes responsáveis pelas obrigações e beneficiando-se das vantagens somente em relação ao tempo em que participarem do convênio;
- o. a obrigatoriedade de restituição de eventual saldo de recursos ao DNER na data da conclusão do objeto ou extinção do convênio;
- p. autorização à Secretaria do Tesouro Nacional – STN, para promover a restituição dos recursos, diretamente junto ao Banco do Brasil S/A., no caso de falta de movimentação da conta por prazo superior a 30 (trinta) dias consecutivos, sem justa causa, devidamente comprovada, ouvidos, previamente, a Auditoria/DG e a Secretaria de Controle Interno – Ciset do Ministério dos Transportes;
- q. que defina a forma de execução das desapropriações de bens necessários para os serviços ou obra rodoviária objeto do convênio, quando for o caso;
- r. que defina as atribuições de cada parte integrante do convênio;
- s. que indique a forma de transferência, de liberação e de recolhimento dos recursos financeiros, quando for o caso;
- t. que estabeleça o foro para dirimir as questões não solucionadas pela via administrativa.

Art. 17. Caberá à Diretoria Setorial diretamente vinculada ao objeto do convênio, conduzir a sua tramitação e à Procuradoria-Geral opinar previamente, sobre a legalidade do ato e proceder a lavratura do competente “termo”.

Art. 18. Dentro de 5 (cinco) dias úteis da assinatura do convênio, ou de seus aditivos, bem como da reformulação do Plano de Trabalho, deverão ser remetidas cópias do respectivo termo à Secretaria de Controle Interno – Ciset, do Ministério dos Transportes à Auditoria da Diretoria-Geral e à Divisão Financeira da Diretoria de Administração do DNER, para as verificações e providências de suas competências.

Art. 19. Deverá ser publicado no Diário Oficial da União, dentro de 20 (vinte) dias, a contar de sua assinatura, o extrato do convênio e de seus aditivos, independentemente do valor, formalizado ou não como previsto no artigo 14 destas Normas. O extrato aqui referido deverá conter os seguintes elementos:

- a. espécie ou natureza;

- b. resumo do objeto;
- c. crédito pelo qual correrá a despesa (quando for o caso);
- d. número, data de emissão e valor do empenho da despesa (quando for o caso);
- e. valor do convênio (quando for o caso);
- f. valor a ser liberado no exercício em curso e em cada um dos subseqüentes, se for o caso;
- g. prazo de vigência;
- h. etapas e fases de execução, conjugadas com o cronograma financeiro, se for o caso;
- i. signatários do convênio;
- j. data de assinatura.

Capítulo III

Da Execução e do Acompanhamento Físico

Art. 20. O acompanhamento e a avaliação da execução do convênio, pelo DNER, serão feitos com base em relatórios mensais ou como previsto no convênio, apresentados pelo conveniado, quando for o caso, juntamente com Prestação de Contas dos recursos financeiros liberados.

§ 1º Os resultados serão avaliados comparando-se os objetivos, metas e produtos constantes do Plano de Trabalho, e o cronograma financeiro inicialmente apresentados e aprovados (quando for o caso), com os dados constantes do relatório de execução.

§ 2º Qualquer alteração ou modificação, na execução física, em relação ao Plano de Trabalho original, ou, quando for o caso, na aplicação dos recursos financeiros, deverá ser previamente submetida à apreciação do DNER e somente poderá ser posta em prática após manifestação escrita do DNER.

§ 3º O DNER se reserva o direito de, independente dos relatórios acima referidos, realizar inspeções ao local das obras e serviços.

Art. 21. Para os fins destas Normas, expedirá o DNER “Instruções Normativas”, específicas para cada área de atividade (estudos e projetos, construção, conservação, manutenção, pavimentação, restauração, pesquisa etc., sobre a execução e o acompanhamento físico e financeiro dos convênios, as quais se incorporarão automaticamente a estas Normas e aos convênios, independente de transcrição.

Capítulo IV

Da Execução e do Acompanhamento Financeiro

Art. 22. A liberação de recursos destinados ao cumprimento do convênio deverá obedecer ao cronograma de desembolso, em compatibilidade com o Plano de Trabalho aprovado.

§ 1º No caso de convênio em que o repasse se processe sob o regime de adiantamento, a liberação de cada parcela, a partir da segunda, fica condicionada à apresentação, pelo conveniado, de relatório de execução e prestação de contas referente à parcela anteriormente liberada.

§ 2º No caso de obra ou serviço de engenharia, a liberação, a partir da segunda parcela, fica também condicionada à apresentação dos seguintes documentos:

- a. cópia integral do processo administrativo de licitação, quando ocorrida, e da contratação;
- b. pelo menos 2 (duas) vias do ou dos contratos celebrados, devidamente aprovados e publicados, por extrato, no Diário Oficial da União;
- c. medições mensais e respectivas faturas, devidamente processadas com assistência da fiscalização do DNER e por esta visadas e certificadas.

§ 3º No caso do convênio em que o repasse se processe sob o regime de reembolso, a liberação dos recursos fica condicionada à apresentação, pelo conveniado, da seguinte documentação:

- a. relatório de execução, com parecer da fiscalização do DNER;
- b. cópia integral do processo administrativo de licitação, quando ocorrida, e da contratação;

- c. pelo menos 2 (duas) vias do ou dos contratos celebrados, devidamente aprovados e publicados, por extrato, no Diário Oficial da União;
- d. medições mensais e respectivas faturas, emitidas pelo executor da obra, serviço ou fornecimento, processadas com a assistência da fiscalização do DNER e por esta visadas e certificadas.

§ 4º Os documentos a que se referem as letras *a* e *b* do § 2º e *b* e *c* do § 3º supra, serão apresentados uma única vez.

Art. 23. Para acompanhamento do fluxo dos recursos e das aplicações, inclusive avaliação dos resultados, o conveniado manterá registros contábeis específicos e apresentará relatórios de execução e prestação de contas ao DNER, com periodicidade não superior a 90 (noventa) dias, conforme previsto no convênio e nestas Normas.

Parágrafo único. Analisado o relatório pela Diretoria Setorial vinculada ao convênio, será remetido à Auditoria/DG e à Secretaria de Controle Interno – Ciset, do Ministério dos Transportes, para os fins de direito.

Art. 24. Serão imediatamente suspensas as liberações de recursos financeiros, quando forem constatadas irregularidades ou inadimplência na apresentação dos relatórios de execução ou das prestações de contas, ou quando não apresentados os relatórios e as prestações de contas.

Art. 25. Os recursos recebidos pelo DNER, e destinados à execução de convênio, serão classificados como receita orçamentária, constituindo transferências correntes ou de capital, conforme sua destinação originária e considerada a fonte específica que os identifiquem.

Art. 26. Quando os partícipes forem integrantes da “Conta Única” do Tesouro Nacional, as parcelas a serem liberadas comporão o limite de saque do órgão ou entidade executora do convênio e constituirão despesa do DNER.

Art. 27. As faturas, medições, recibos, notas fiscais e quaisquer outros documentos de despesa integrantes das prestações de contas, deverão ser emitidos em nome do conveniado, devidamente identificados com o número do convênio, e deverão ser mantidos em arquivo, em boa ordem, no próprio local em que foram contabilizados, à disposição dos órgãos federais de controle interno e externo.

Capítulo V

Da Prestação de Contas

Art. 28. Toda e qualquer pessoa física ou jurídica que utiliza, arrecade, guarde, gerencie ou administre dinheiros, bens e valores públicos ou pelos quais a União responda, ou que, em nome desta, ou do DNER, assuma obrigações de natureza pecuniária, estão obrigados a prestar *contas segundo o aqui disposto* (Constituição, artigo 70 parágrafo único).

Parágrafo único. A utilização de dinheiro público impõe o dever de justificar e comprovar o seu bom e regular emprego, na conformidade das leis, regulamentos e normas emanadas das autoridades federais competentes.

Art. 29. Os órgãos e entidades que recebam recursos através de convênio celebrado com o DNER, ficam sujeitos à prestação de contas, a qual será basicamente constituída dos seguintes documentos:

1. No caso de convênio com repasses sob o regime de adiantamento:
 - a. balancete financeiro, ou demonstração da execução da receita e despesa;
 - b. relação dos pagamentos efetuados;
 - c. cópia do extrato da conta bancária, quando o conveniado não for integrante da “Conta Única” do Tesouro Nacional;
 - d. conciliação do saldo bancário (quando for o caso);
 - e. relação dos bens adquiridos, produzidos ou construídos;

- f. cópia do termo de aceitação provisória ou definitiva da obra, quando o convênio objetivar a execução de obra ou serviço de engenharia, e, nos demais casos, de aceitação definitiva;
 - g. comprovante de recolhimento, ao DNER, dos recursos não aplicados (se for o caso), e se tratar de recursos liberados no próprio exercício; ou ao Tesouro Nacional, mediante DARF, quando se tratar de recursos liberados em exercícios anteriores;
 - h. relatório de execução demonstrando a posição acumulada até o mês da prestação de contas, inclusive;
 - i. certificado de Auditoria Interna ou Externa, do conveniado, com expressa declaração de que:
 - a. o serviço, obra ou fornecimento foi regular e efetivamente prestado, executado ou concluído;
 - b. os recursos financeiros tiveram boa e regular aplicação; uns e outros com fiel observância das disposições do convênio, das leis, regulamentos e atos normativos federais, em particular destas Normas.
2. No caso de convênio com repasses sob o regime de reembolso:
- a. relação dos pagamentos efetuados, com os correspondentes comprovantes devidamente visados e certificados pela fiscalização do DNER;
 - b. relação dos bens adquiridos, produzidos ou construídos, com os correspondentes comprovantes visados e certificados pela fiscalização do DNER;
 - c. em se tratando de obra ou serviço de engenharia, termo de aceitação provisória ou definitiva; nos demais casos, termo de aceitação definitiva;
 - d. relatório de execução demonstrando a posição acumulada até o mês da prestação de contas, inclusive, devidamente analisado pela fiscalização do DNER;
 - e. certificado de Auditoria Interna ou Externa, do conveniado, com expressa declaração de que:
 - a. o serviço, obra ou fornecimento foi regular e efetivamente prestado, executado ou concluído;
 - b. os recursos financeiros tiveram boa e regular aplicação; uns e outros com fiel observância das disposições do convênio, das leis, regulamentos e atos normativos federais, em particular destas Normas.

Art. 30. A apresentação da prestação de contas do convênio deverá ocorrer:

- a. na periodicidade convencionada, que não poderá ultrapassar cada 90 (noventa) dias de sua vigência; e
- b. até 30 (trinta) dias consecutivos, a contar da data do término da sua vigência.

Art. 31. Quando a contribuição do conveniado consistir em contrapartida financeira, a prestação de contas evidenciará as despesas realizadas à conta de recursos próprios, mediante os seguintes documentos:

- a. balancete financeiro ou demonstração da execução da receita e despesa;
- b. relação dos pagamentos efetuados.

Art. 32. Caberá aos órgãos do sistema de controle interno do DNER (Auditoria da Diretoria-Geral) e do Ministério dos Transportes (Secretaria de Controle Interno – Ciset), em conformidade com o disposto no artigo 74 da Constituição, fiscalizar a execução do convênio, mediante vistorias locais com a periodicidade julgada necessária.

Parágrafo único. Os órgãos aqui referidos adotarão, dentre outros, os seguintes procedimentos:

- a. avaliação do cumprimento das metas previstas no Plano Plurianual de Investimentos, da Lei de Diretrizes Orçamentárias, da execução dos programas e orçamentos anuais, em relação a cada um dos convênios;
- b. comprovação da legalidade e avaliação dos resultados, quanto à eficácia e eficiência da gestão orçamentária, financeira e patrimonial, bem como da aplicação dos recursos repassados;
- c. controle das operações de crédito, avais e garantias, bem como dos direitos e haveres da União/DNER, em relação a cada convênio;

- d. dar imediato conhecimento ao Tribunal de Contas da União, de qualquer irregularidade ou ilegalidade, sob pena de não o fazendo responderem solidariamente;
- e. apoio ao controle externo no exercício da sua missão institucional.

Art. 33. A prestação de contas deverá ser examinada:

- a. quanto à eficácia da execução do convênio, ou seja, sobre a produção dos resultados desejados – pela Diretoria Setorial responsável pela execução do convênio;
- b. quanto à efetividade ou realidade dos resultados, o fiel cumprimento das cláusulas convencionadas e das normas legais aplicáveis – pela Auditoria da Diretoria-Geral do DNER e pela Secretaria de Controle Interno – Ciset do Ministério dos Transportes.

Art. 34. O Conselho de Administração do DNER, com base em manifestação da Auditoria da Diretoria-Geral e da Diretoria Setorial, aprovará ou não a prestação de contas do conveniado, total ou parcialmente, apreciando, quando for o caso, qualquer impugnação, adotando as providências cabíveis para eventual ressarcimento e fazendo comunicação da ocorrência à Secretaria de Controle Interno – Ciset do Ministério dos Transportes para instauração da Tomada de Contas Especial do conveniado.

Art. 35. No caso de inadimplência ou irregularidade, apuradas em processo regular de Tomada de Contas Especial levantada pela Secretaria de Controle Interno – Ciset do Ministério dos Transportes, comunicada à Secretaria do Tesouro Nacional, esta poderá determinar ao Banco do Brasil S/A. a retenção de transferências previstas na Constituição, quando a entidade devedora (conveniado) for Estado, Município ou o Distrito Federal.

Capítulo VI

Da Inadimplência e da Extinção do Convênio

Art. 36. Constituem motivos para a denúncia ou rescisão do convênio, o descumprimento de quaisquer de suas cláusulas e condições, particularmente a constatação das seguintes situações:

- a. aplicação dos recursos em desacordo com o Plano de Trabalho;
- b. aplicação dos recursos no mercado financeiro, excetuadas as autorizações expressamente contidas na legislação federal específica;
- c. falta de apresentação dos relatórios de execução, nos prazos estabelecidos;
- d. falta de prestação de contas, nos prazos estabelecidos;
- e. retardamento no início da execução, por mais de 30 (trinta) dias a partir do recebimento dos recursos financeiros, salvo motivo justificado;
- f. retardamento ou atraso, superior a 30 (trinta) dias a partir do recebimento dos recursos, na liquidação de débitos para com terceiros, decorrentes do convênio;
- g. paralisação da obra ou serviço por prazo superior a 120 (cento e vinte) dias, corridos ou intercalados, salvo motivo justificado.

Art. 37. A inadimplência ou irregularidade inabilita o conveniado a participar de novos convênios com o DNER, por prazo não superior a 2 (dois) anos.

Art. 38. A prestação de contas final do conveniado, uma vez examinada consoante previsto nestas Normas, será submetida ao Tribunal de Contas da União para os fins do disposto no parágrafo único do artigo 70 e no artigo 71, incisos II e VI da Constituição.

Capítulo VII

Disposições Gerais

Art. 39. Quando outras entidades ou órgãos públicos, federais, estaduais, municipais, do Distrito Federal ou do Ministério do Exército, propuserem ao DNER a delegação ou a cooperação, de suas atividades, deverá ser observado, no que couber, o disposto nestas Normas.

Parágrafo único. O convênio decorrente deverá ser submetido à homologação do Conselho de Administração do DNER, como condição de validade, ficando uma via ou cópia autenticada-

da registrada e arquivada na Procuradoria-Geral do DNER, acompanhada da respectiva publicação no Diário Oficial da União.

Art. 40. Os procedimentos estabelecidos nestas Normas aplicam-se aos casos de dispensa de formalização do “termo de convênio”.

Art. 41. Para os efeitos destas Normas, foram adotadas as seguintes convenções:

- a. MINISTÉRIO – Ministério dos Transportes;
- b. DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;
- c. ESTADO – Unidade Federada;
- d. MUNICÍPIO – Prefeitura Municipal;
- e. CONVENIADO – o órgão ou entidade Federal, Estadual, Municipal, do Distrito Federal ou do Ministério do Exército, que recebe encargos do DNER;
- f. CONVENIENTES – as partes signatárias do convênio;
- g. EXECUTOR – a quem for confiada a execução de obras, serviço, ou fornecimento;
- h. INTERVENIENTE – quem intervém, com ingerência limitada ao assunto objeto da intervenção.

Art. 42. Somente poderão ser celebrados convênios sem comprometimento de recursos federais, se a parte conveniada indicar, expressamente, a fonte de recursos financeiros que custearão as despesas.

Art. 43. Ficam fazendo parte integrante destas Normas, bem como de todos os convênios, independentemente de transcrição, os seguintes atos normativos, além de outros, da mesma natureza, que venham a ser editados:

- a. Instrução Normativa n. 2/CISET/SAORI/88, de 10 de junho de 1988, do Secretário de Controle Interno do Ministério dos Transportes;
- b. Norma de Execução n. 11, de 6 de setembro de 1988, do Secretário de Controle e Fiscalização, da Secretaria do Tesouro Nacional, publicada no Diário Oficial da União de 9 de setembro de 1988 (págs. 17.329 a 17.331);
- c. Instrução Normativa n. 12, de 27 de outubro de 1988, do Secretário do Tesouro Nacional, publicada no Diário Oficial da União de 31 de outubro de 1988 (págs. 20.926 a 20.930);
- d. Instrução Normativa n. 5/CISET/SAORI/88, de 19 de dezembro de 1988, do Secretário de Controle Interno do Ministério dos Transportes;
- e. Instrução Normativa n. 10, de 7 de julho de 1989, do Secretário do Tesouro Nacional, publicada no Diário Oficial da União de 10 de julho de 1989 (págs. 11.264 a 11.278).

Capítulo VIII

Das Disposições Transitórias

Art. 44. Todos os convênios em vigor na data da publicação destas Normas deverão ser revistos e substituídos por novos instrumentos em conformidade com o aqui estabelecido.

§ 1º Poderá o Diretor-Geral determinar a denúncia ou rescisão de convênio, em função do interesse e da conveniência administrativa, ou de inadaptação a estas Normas.

§ 2º Somente poderão ser mantidos os convênios que tenham previsão orçamentária para cobertura das despesas no corrente exercício de 1989, observada a descrição dos indicadores especificados nas rubricas orçamentárias.

§ 3º Não poderão ser mantidos os convênios que, dentro do prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, não estejam com as prestações de contas apresentadas e aprovadas, aplicando-se em tais casos o disposto no artigo 37 destas Normas.

§ 4º Os convênios para execução de obras e serviços de engenharia, quando firmados sem encargos financeiros para o DNER/União, não poderão ser transformados em convênios com encargos financeiros, até o término do prazo de sua duração ou sua denúncia.

§ 5º Dentro dos 30 (trinta) dias úteis, seguintes à aprovação destas Normas pelo Conselho de Administração, cada Diretoria Setorial deverá apresentar ao Diretor-Geral um relatório resumido sobre a situação de cada convênio sob sua responsabilidade, para os fins previstos nestas Normas.

§ 6º Caberá à Procuradoria-Geral formalizar as medidas cabíveis para atender ao disposto neste artigo logo após a publicação destas Normas, submetendo-as à aprovação do Diretor-Geral.

Art. 45. Estas Normas enquadram-se ao disposto nos artigos 81 e 82 do Decreto-lei n. 2.300, de 21 de novembro de 1986, em razão do que submeter-se-ão à aprovação do Ministro dos Transportes, entrando em vigor na data da sua publicação no Diário Oficial da União.

Art. 46. Revogam-se as disposições em contrário.

NORMA COMPLEMENTAR N. 255, DE 22 DE DEZEMBRO DE 1989

COMPLEMENTA A NC N. 147/DR.TP, ACRESCENTANDO OU ADAPTANDO ARTIGOS ESPECÍFICOS AOS ÔNIBUS RODOVIÁRIOS DE DOIS ANDARES

ÔNIBUS RODOVIÁRIO DE DOIS ANDARES

Art. 1º Na construção dos ônibus rodoviários de dois andares serão observadas as disposições da NC n. 147/Dr.TP, suplementada pelos artigos específicos expressos nesta Norma.

Art. 2º O chassi para a construção do ônibus de dois andares deve ser apropriado a esta finalidade, comprovada pela declaração expressa do fabricante do chassi.

Art. 3º A altura interna (pé-direito) dos dois andares no corredor longitudinal será:

- a. no primeiro andar a altura mínima de 1,80m;
- b. no segundo andar será admitida a altura mínima de 1,70m.

Art. 4º No acesso ao 2º pavimento a escada terá: degraus com a altura (espelho) máxima de 0,26m; profundidade mínima de 0,25m e largura mínima de 0,40m, guarnecida de corrimão em toda extensão.

Art. 5º O bagageiro terá a capacidade volumétrica máxima de 15m³ e mínima de 13m³, dimensionado em função do número de passageiros com uma porta externa de acesso.

Art. 6º As saídas de emergência serão constituídas de duas janelas duplas, não contíguas, em cada lado do ônibus nos dois andares; no teto um alçapão para saída de emergência com as dimensões mínimas de 0,50m por 0,40m. Essas janelas no andar inferior, ficarão localizadas junto às concentrações das poltronas.

Parágrafo único. Quando a altura externa desses ônibus ultrapassar 4,20m, a saída no teto será facultativa.

Art. 7º A estabilidade dos ônibus de dois andares será objeto de exame por órgão competente, que levará em consideração: o modelo e a velocidade máxima de cruzeiro, o comportamento do veículo nas curvas e com a lotação parcial, passageiros e bagagens arrumados na situação mais desfavorável.

Art. 8º Na numeração das poltronas, será adotado o critério estabelecido na NC n. 147/Dr.TP, com os números precedidos da letra "A" para as poltronas do 1º andar e "B" para o 2º andar.

Art. 9º Os ônibus de dois andares com lotação superior a 52 passageiros, poderão dispor de duas portas de acesso.

Art. 10. Os ônibus de dois andares têm que dispor do aparelho de frenagem eletromagnética, desaceleração e estabilização de velocidade denominado "Relentizador" ou estabilizador.

Geraldo de Oliveira Pessoa – Diretor de Transporte de Passageiros.

DECRETO DE 6 DE JUNHO DE 1991

cria Comissão Especial para elaborar anteprojeto do novo
Código Nacional de Trânsito

O Vice-Presidente da República, no exercício do cargo de Presidente da República, usando de atribuição que lhe confere o artigo 84, inciso XXV, da Constituição, decreta:

Art. 1º Fica criada Comissão Especial com o objetivo de elaborar anteprojeto do novo Código Nacional de Trânsito.

Parágrafo único. O Coordenador e os membros da Comissão serão designados e nomeados pelo Ministro da Justiça.

Art. 2º A Comissão terá o prazo de até 120 dias contados de sua instalação, para concluir os trabalhos.

Art. 3º Os órgãos da Administração Pública Federal deverão prestar as contribuições que lhe forem solicitadas para o cumprimento dos objetivos da Comissão.

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Itamar Franco – Presidente da República, no exercício da Presidência.

PORTARIA N. 330, DE 7 DE JULHO DE 1992^[1]

DETERMINA A PUBLICAÇÃO DO ANTEPROJETO DE LEI DO CÓDIGO BRASILEIRO DE TRÂNSITO, E FIXA PRAZO DE 30 DIAS PARA RECEBIMENTO DE SUGESTÕES PELO MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

O Ministro de Estado da Justiça, no uso de suas atribuições legais e objetivando receber contribuições da comunidade, resolve:

- I – Determinar a publicação do Anteprojeto de Lei do Código Brasileiro de Trânsito, elaborado pela Comissão Especial criada pelo Decreto de 6 de junho de 1991;^[2]
- II – Fixar o prazo de 30 dias para o recebimento das sugestões, que deverão ser enviadas para o Ministério da Justiça, no seguinte endereço:
Conselho Nacional do Trânsito – CONTRAN
Espanada dos Ministérios,
Bloco “T” – Ed. Sede, Sala 530
CEP 70064-900, Brasília, DF
- III – Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Notas sobre a Portaria n. 330/92

[1] Publicado no DOU de 13 de julho de 1992, fls. 8.959 a 8.970, inclusive o Anteprojeto de Lei do Código Brasileiro de Trânsito.

[2] Vide Decreto Federal de 6 de junho de 1991, à pág. 89.

LEI N. 8.666, DE 21 DE JUNHO DE 1993^[1]

REGULAMENTA O ART. 37, INCISO XXI, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, INSTITUI NORMAS PARA LICITAÇÕES E CONTRATOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Presidente da República,
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Capítulo I Das Disposições Gerais

Seção I Dos Princípios

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais sobre licitações e contratos administrativos pertinentes a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e locações no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. Subordinam-se ao regime desta Lei, além dos órgãos da administração direta, os fundos especiais, as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Art. 2º As obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações, concessões, permissões e locações da Administração Pública, quando contratadas com terceiros, serão necessariamente precedidas de licitação, ressalvadas as hipóteses previstas nesta Lei.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, considera-se contrato todo e qualquer ajuste entre órgãos ou entidades da Administração Pública e particulares, em que haja um acordo de vontade para a formação de vínculo e a estipulação de obrigações recíprocas, seja qual for a denominação utilizada.

Art. 3º A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia e a selecionar a proposta mais vantajosa para a Administração e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.

§ 1º É vedado aos agentes públicos:

- I – admitir, prever, incluir ou tolerar, nos atos de convocação, cláusulas ou condições que comprometam, restrinjam ou frustrem o seu caráter competitivo e estabeleçam preferências ou distinções em razão da naturalidade, da sede ou domicílio dos licitantes ou de qualquer outra circunstância impertinente ou irrelevante para o específico objeto do contrato;
- II – estabelecer tratamento diferenciado de natureza comercial, legal, trabalhista, previdenciária ou qualquer outra, entre empresas brasileiras e estrangeiras, inclusive no que se refere à moeda, modalidade e local de pagamentos, mesmo quando envolvidos financiamentos de agências internacionais, ressalvado o disposto no parágrafo seguinte e no artigo 3º da Lei n. 8.248, de 23 de outubro de 1991.

§ 2º Em igualdade de condições, como critério de desempate, será assegurada preferência sucessivamente, aos bens e serviços:

- I – produzidos ou prestados por empresas brasileiras de capital nacional;
- II – produzidos no País;
- III – produzidos ou prestados por empresas brasileiras.

§ 3º A licitação não será sigilosa, sendo públicos e acessíveis ao público os atos de seu procedimento, salvo quanto ao conteúdo das propostas, até a respectiva abertura.

§ 4º (Vetado).

Art. 4º Todos quantos participem de licitação promovida pelos órgãos ou entidades a que se refere o artigo 1º têm direito público subjetivo à fiel observância do pertinente procedimento estabelecido nesta Lei, podendo qualquer cidadão acompanhar o seu desenvolvimento, desde que não interfira de modo a perturbar ou impedir a realização dos trabalhos.

Parágrafo único. O procedimento licitatório previsto nesta Lei caracteriza ato administrativo formal, seja ele praticado em qualquer esfera da Administração Pública.

Art. 5º Todos os valores, preços e custos utilizados nas licitações terão como expressão monetária a moeda corrente nacional, ressalvado o disposto no artigo 42 desta Lei, devendo cada unidade da Administração, no pagamento das obrigações relativas ao fornecimento de bens, locações, realização de obras e prestação de serviços, obedecer, para cada fonte diferenciada de recursos, a estrita ordem cronológica das datas de suas exigibilidades, salvo quando presentes relevantes razões de interesse público e mediante prévia justificativa da autoridade competente, devidamente publicada.

§ 1º Os créditos a que se refere este artigo terão seus valores corrigidos por critérios previstos no ato convocatório e que lhes preservem o valor.

§ 2º A correção de que trata o parágrafo anterior, cujo pagamento será feito junto com o principal, correrá à conta das mesmas dotações orçamentárias que atenderam aos créditos a que se referem.

Seção II **Das Definições**

Art. 6º Para os fins desta Lei, considera-se:

- I – Obra – toda construção, reforma, fabricação, recuperação ou ampliação, realizada por execução direta ou indireta;
- II – Serviço – toda atividade destinada a obter determinada utilidade de interesse para a Administração, tais como: demolição, conserto, instalação, montagem, operação, conservação, reparação, adaptação, manutenção, transporte, locação de bens, publicidade, seguro ou trabalhos técnico-profissionais;
- III – Compra – toda aquisição remunerada de bens para fornecimento de uma só vez ou parceladamente;
- IV – Alienação – toda transferência de domínio de bens a terceiros;
- V – Obras, serviços e compras de grande vulto – aquelas cujo valor estimado seja superior a 25 (vinte e cinco) vezes o limite estabelecido na alínea c do inciso I do artigo 23 desta Lei;
- VI – Seguro-garantia – o seguro que garante o fiel cumprimento das obrigações assumidas por empresas em licitações e contratos;
- VII – Execução direta – a que é feita pelos órgãos e entidades da Administração pelos próprios meios;
- VIII – Execução indireta – a que o órgão ou entidade contrata com terceiros, sob qualquer dos seguintes regimes:
 - a. empreitada por preço global – quando se contrata a execução da obra ou do serviço por preço certo e total;
 - b. empreitada por preço unitário – quando se contrata a execução da obra ou do serviço por preço certo de unidades determinadas;
 - c. (vetado);
 - d. tarefa – quando se ajusta mão-de-obra para pequenos trabalhos por preço certo, com ou sem fornecimento de materiais;
 - e. empreitada integral – quando se contrata um empreendimento em sua integralidade compreendendo todas as etapas das obras, serviços e instalações necessá-

rias sob inteira responsabilidade da contratada até a sua entrega ao contratante, em condições de entrada em operação, atendidos os requisitos técnicos e legais para sua utilização em condições de segurança estrutural e operacional e com as características adequadas às finalidades para que foi contratada.

- IX – Projeto Básico – conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obra ou serviço, ou complexo de obras ou serviços objeto da licitação, elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento, e que possibilite a avaliação do custo da obra e a definição dos métodos e do prazo de execução, devendo conter os seguintes elementos:
- desenvolvimento da solução escolhida de forma a fornecer visão global da obra e identificar todos os seus elementos constitutivos com clareza;
 - soluções técnicas globais e localizadas suficientemente detalhadas, de forma a minimizar a necessidade de reformulação ou de variantes durante as fases de elaboração do projeto executivo e de realização das obras e montagem;
 - identificação dos tipos de serviços a executar e de materiais e equipamentos a incorporar à obra, bem como suas especificações que assegurem os melhores resultados para o empreendimento, sem frustrar o caráter competitivo para a sua execução;
 - informações que possibilitem o estudo e a dedução de métodos construtivos, instalações provisórias e condições organizacionais para a obra, sem frustrar o caráter competitivo para a sua execução;
 - subsídios para montagem do plano de licitação e gestão da obra, compreendendo a sua programação, a estratégia de suprimentos, as normas de fiscalização e outros dados necessários em cada caso;
 - orçamento detalhado do custo global da obra, fundamentado em quantitativos de serviços e fornecimentos propriamente avaliados.
- X – Projeto Executivo – o conjunto dos elementos necessários e suficientes à execução completa da obra, de acordo com as normas pertinentes da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT;
- XI – Administração Pública – a administração direta e indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, abrangendo inclusive as entidades com personalidade jurídica de direito privado sob controle do poder público e das fundações por ele instituídas ou mantidas;
- XII – Administração – órgão, entidade, ou unidade administrativa pela qual a Administração Pública opera e atua concretamente;
- XIII – Imprensa oficial – veículo oficial de divulgação da Administração Pública, sendo para a União o Diário Oficial da União, e, para os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, o que for definido nas respectivas leis;
- XIV – Contratante – é o órgão ou entidade signatária do instrumento contratual;
- XV – Contratado – a pessoa física ou jurídica signatária de contrato com a Administração Pública;
- XVI – Comissão – comissão, permanente ou especial, criada pela Administração com a função de receber, examinar e julgar todos os documentos e procedimentos relativos às licitações e ao cadastramento de licitantes.

Seção III Das Obras e Serviços

Art. 7º As licitações para a execução de obras e para a prestação de serviços obedecerão ao disposto neste artigo e, em particular, à seguinte seqüência:

- I – projeto básico;
- II – projeto executivo;
- III – execução das obras e serviços.

§ 1º A execução de cada etapa será obrigatoriamente precedida da conclusão e aprovação, pela autoridade competente, dos trabalhos relativos às etapas anteriores à exceção do projeto executivo, o qual poderá ser desenvolvido concomitantemente com a execução das obras e serviços, desde que também autorizado pela Administração.

§ 2º As obras e os serviços somente poderão ser licitados quando:

- I – houver projeto básico aprovado pela autoridade competente e disponível para exame dos interessados em participar do processo licitatório;
- II – existir orçamento detalhado em planilhas que expressem a composição de todos os seus custos unitários;
- III – houver previsão de recursos orçamentários que assegurem o pagamento das obrigações decorrentes de obras ou serviços a serem executados no exercício financeiro em curso, de acordo com o respectivo cronograma;
- IV – o produto dela esperado estiver contemplado nas metas estabelecidas no Plano Plurianual de que trata o artigo 165 da Constituição Federal, quando for o caso.

§ 3º É vedado incluir no objeto da licitação a obtenção de recursos financeiros para sua execução, qualquer que seja a sua origem, exceto nos casos de empreendimentos executados e explorados sob o regime de concessão, nos termos da legislação específica.

§ 4º É vedada, ainda, a inclusão, no objeto da licitação, de fornecimento de materiais e serviços sem previsão de quantidades ou cujos quantitativos não correspondam às previsões reais do projeto básico executivo.

§ 5º É vedada a realização de licitação cujo objeto inclua bens e serviços sem similaridade ou de marcas, características e especificações exclusivas, salvo nos casos em que for tecnicamente justificável, ou ainda quando o fornecimento de tais materiais e serviços for feito sob o regime de administração contratada, previsto e discriminado no ato convocatório.

§ 6º A infringência do disposto neste artigo implica a nulidade dos atos ou contratos realizados e a responsabilidade de quem lhes tenha dado causa.

§ 7º Não será ainda computado como valor da obra ou serviço, para fins de julgamento das propostas de preços, a atualização monetária das obrigações de pagamento desde a data final de cada período de aferição até a do respectivo pagamento, que será calculada pelos mesmos critérios estabelecidos obrigatoriamente no ato convocatório.

§ 8º Qualquer cidadão poderá requerer à Administração Pública os quantitativos das obras e preços unitários de determinada obra executada.

§ 9º O disposto neste artigo aplica-se também, no que couber, aos casos de dispensa e de inexigibilidade de licitação.

Art. 8º A execução das obras e dos serviços deve programar-se, sempre, em sua totalidade, previstos seus custos atual e final, e considerados os prazos de sua execução.

Parágrafo único. É proibido o retardamento imotivado da execução de obra ou serviço, ou de suas parcelas, se existente previsão orçamentária para sua execução total, salvo insuficiência financeira ou comprovado motivo de ordem técnica, justificados em despacho circunstanciado da autoridade a que se refere o artigo 26 desta Lei.

Art. 9º Não poderá participar, direta ou indiretamente, da licitação ou da execução de obra ou serviço e do fornecimento de bens a eles necessários:

- I – o autor do projeto básico ou executivo, pessoa física ou jurídica;
- II – empresa, isoladamente ou em consórcio, responsável pela elaboração do projeto básico ou executivo ou da qual o autor do projeto seja dirigente, gerente, acionista ou

detentor de mais de 5% (cinco por cento) do capital com direito a voto ou controlador, responsável técnico ou subcontratado;

III – servidor ou dirigente de órgão ou entidade contratante ou responsável pela licitação.

§ 1º É permitida a participação do autor do projeto ou da empresa a que se refere o inciso II deste artigo, na licitação de obra ou serviço, ou na execução, como consultor ou técnico, nas funções de fiscalização, supervisão ou gerenciamento exclusivamente a serviço da Administração interessada.

§ 2º O disposto neste artigo não impede a licitação ou contratação de obra ou serviço que inclua a elaboração de projeto executivo como encargo do contratado ou pelo preço previamente fixado pela Administração.

§ 3º Considera-se participação indireta, para fins do disposto neste artigo, a existência de qualquer vínculo de natureza técnica, comercial, econômica, financeira ou trabalhista entre o autor do projeto, pessoa física ou jurídica, e o licitante ou responsável pelos serviços, fornecimentos e obras, incluindo-se os fornecimentos de bens e serviços a estes necessários.

§ 4º O disposto no parágrafo anterior aplica-se aos membros da comissão de licitação.

Art. 10. As obras e serviços poderão ser executados nas seguintes formas:

- I – execução direta;
- II – execução indireta, nos seguintes regimes:
 - a. empreitada por preço global;
 - b. empreitada por preço unitário;
 - c. (vetado);
 - d. tarefa;
 - e. empreitada integral.

Parágrafo único. (Vetado).

Art. 11. As obras e serviços destinados aos mesmos fins terão projetos padronizados por tipos, categorias ou classes, exceto quando o projeto-padrão não atender às condições peculiares do local ou às exigências específicas do empreendimento.

Art. 12. Nos projetos básicos e projetos executivos de obras e serviços serão considerados principalmente os seguintes requisitos:

- I – segurança;
- II – funcionalidade e adequação ao interesse público;
- III – economia na execução, conservação e operação;
- IV – possibilidade de emprego de mão-de-obra, materiais, tecnologia e matérias-primas existentes no local para execução, conservação e operação;
- V – facilidade na execução, conservação e operação, sem prejuízo da durabilidade da obra ou do serviço;
- VI – adoção das normas técnicas de saúde e de segurança do trabalho adequadas;
- VII – impacto ambiental.

Seção IV

Dos Serviços Técnicos Profissionais Especializados

Art. 13. Para os fins desta Lei, consideram-se serviços técnicos profissionais especializados os trabalhos relativos a:

- I – estudos técnicos, planejamentos e projetos básicos ou executivos;
- II – pareceres, perícias e avaliações em geral;
- III – assessorias ou consultorias técnicas e auditorias financeiras ou tributárias;
- IV – fiscalização, supervisão ou gerenciamento de obras ou serviços;

- V – patrocínio ou defesa de causas judiciais ou administrativas;
- VI – treinamento e aperfeiçoamento de pessoal;
- VII – restauração de obras de arte e bens de valor histórico;
- VIII – (vetado).

§ 1º Ressalvados os casos de inexigibilidade de licitação, os contratos para a prestação de serviços técnicos profissionais especializados deverão, preferencialmente, ser celebrados mediante a realização de concurso, com estipulação prévia de prêmio ou remuneração.

§ 2º Aos serviços técnicos previstos neste artigo aplica-se, no que couber, o disposto no art. 111 desta Lei.

§ 3º A empresa de prestação de serviços técnicos especializados que apresente relação de integrantes de seu corpo técnico em procedimento licitatório ou como elemento de justificação de dispensa ou inexigibilidade de licitação, ficará obrigada a garantir que os referidos integrantes realizem pessoal e diretamente os serviços objeto do contrato.

Seção V

Das Compras

Art. 14. Nenhuma compra será feita sem a adequada caracterização de seu objeto e indicação dos recursos orçamentários para seu pagamento, sob pena de nulidade do ato e responsabilidade de quem lhe tiver dado causa.

Art. 15. As compras, sempre que possível, deverão:

- I – atender ao princípio da padronização, que imponha compatibilidade de especificações técnicas e de desempenho, observadas, quando for o caso, as condições de manutenção, assistência técnica e garantia oferecidas;
- II – ser processadas através de sistema de registro de preços;
- III – submeter-se às condições de aquisição e pagamento semelhantes às do setor privado;
- IV – ser subdivididas em tantas parcelas quantas necessárias para aproveitar as peculiaridades do mercado, visando economicidade;
- V – balizar-se pelos preços praticados no âmbito dos órgãos e entidades da Administração Pública.

§ 1º O registro de preços será precedido de ampla pesquisa de mercado.

§ 2º Os preços registrados serão publicados trimestralmente para orientação da Administração, na imprensa oficial.

§ 3º O sistema de registro de preços será regulamentado por decreto, atendidas as peculiaridades regionais, observadas as seguintes condições:

- I – seleção feita mediante concorrência;
- II – estipulação prévia do sistema de controle e atualização dos preços registrados;
- III – validade do registro não superior a um ano.

§ 4º A existência de preços registrados não obriga a Administração a firmar as contratações que deles poderão advir, ficando-lhe facultada a utilização de outros meios, respeitada a legislação relativa às licitações, sendo assegurado ao beneficiário do registro preferência em igualdade de condições.

§ 5º O sistema de controle originado no quadro geral de preços, quando possível, deverá ser informatizado.

§ 6º Qualquer cidadão é parte legítima para impugnar preço constante do quadro geral em razão de incompatibilidade desse com o preço vigente no mercado.

§ 7º Nas compras deverão ser observadas, ainda:

- I – a especificação completa do bem a ser adquirido sem indicação de marca;
- II – a definição das unidades e das quantidades a serem adquiridas em função do consumo e utilização prováveis, cuja estimativa será obtida, sempre que possível, mediante adequadas técnicas quantitativas de estimação;
- III – as condições de guarda e armazenamento que não permitam a deterioração do material.

§ 8º O recebimento de material de valor superior ao limite estabelecido no artigo 23 desta Lei, para a modalidade de convite, deverá ser confiado a uma comissão de, no mínimo, 3 (três) membros.

Art. 16. Será dada publicidade, mensalmente, em órgão de divulgação oficial ou em quadro de avisos de amplo acesso público, à relação de todas as compras feitas pela Administração Direta ou Indireta, de maneira a clarificar a identificação do bem comprado, seu preço unitário, a quantidade adquirida, o nome do vendedor e o valor total da operação, podendo ser aglutinadas por itens as compras feitas com dispensa e inexigibilidade de licitação.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica aos casos de dispensa de licitação previstos no inciso IX do artigo 24.

Seção VI Das Alienações

Art. 17. A alienação de bens da Administração Pública, subordinada à existência de interesse público devidamente justificado, será precedida de avaliação e obedecerá às seguintes normas:

- I – quando imóveis, dependerá de autorização legislativa para órgãos da administração direta e entidades autárquicas e fundacionais e, para todos, inclusive as entidades paraestatais, dependerá de avaliação prévia e de licitação na modalidade de concorrência, dispensada esta nos seguintes casos:
 - a. doação em pagamento;
 - b. doação, permitida exclusivamente para outro órgão ou entidade da Administração Pública, de qualquer esfera de governo;
 - c. permuta, por outro imóvel que atenda aos requisitos constantes do inciso X do artigo 24 desta Lei;
 - d. investidura;
 - e. venda a outro órgão ou entidade da Administração Pública, de qualquer esfera de governo;
 - f. alienação, concessão de direito real de uso, locação ou permissão de uso de bens imóveis construídos e destinados ou efetivamente utilizados no âmbito de programas habitacionais de interesse social, por órgãos ou entidades da Administração Pública especificamente criados para esse fim.
- II – quando móveis dependerá de avaliação prévia e de licitação, dispensada esta nos seguintes casos:
 - a. doação, permitida exclusivamente para fins e uso de interesse social, após avaliação de sua oportunidade e conveniência socioeconômica, relativamente à escolha de outra forma de alienação;
 - b. permuta, permitida exclusivamente entre órgãos ou entidades da Administração Pública;
 - c. venda de ações, que poderão ser negociadas em bolsa, observada a legislação específica;
 - d. venda de títulos, na forma da legislação pertinente;
 - e. venda de bens produzidos ou comercializados por órgãos ou entidades da Administração Pública, em virtude de suas finalidades;
 - f. venda de materiais e equipamentos para outros órgãos ou entidades da Administração Pública, sem utilização previsível por quem deles dispõe.

§ 1º Os imóveis doados com base na alínea *b* do inciso I deste artigo, cessadas as razões que justificaram a sua doação, reverterão ao patrimônio da pessoa jurídica doadora, vedada a sua alienação pelo beneficiário.

§ 2º A Administração poderá conceder direito real de uso de bens imóveis, dispensada licitação, quando o uso se destina a outro órgão ou entidade da Administração Pública.

§ 3º Entende-se por investidura, para os fins desta Lei, a alienação aos proprietários de imóveis lindeiros de área remanescente ou resultante de obra pública, área esta que se tornar inaproveitável isoladamente, por preço nunca inferior ao da avaliação e desde que esse não ultrapasse a 50% (cinquenta por cento) do valor constante da alínea *a* do inciso II do artigo 23 desta Lei.

§ 4º A doação com encargo será licitada e de seu instrumento constarão obrigatoriamente os encargos, o prazo de seu cumprimento e cláusula de reversão, sob pena de nulidade do ato, sendo dispensada a licitação no caso de interesse público devidamente justificado.

§ 5º Na hipótese do parágrafo anterior, caso o donatário necessite oferecer o imóvel em garantia de financiamento, a cláusula de reversão e demais obrigações serão garantidas por hipoteca em 2º grau em favor do doador.

§ 6º Para a venda de bens móveis avaliados, isolada ou globalmente, em quantia não superior ao limite previsto no artigo 23, inciso II, alínea *b* desta Lei, a Administração poderá permitir o leilão.

Art. 18. Na concorrência para a venda de bens imóveis, a fase de habilitação limitar-se-á à comprovação do recolhimento de quantia correspondente a 5% (cinco por cento) da avaliação.

Art. 19. Os bens imóveis da Administração Pública, cuja aquisição haja derivado de procedimentos judiciais ou de doação em pagamento, poderão ser alienados por ato da autoridade competente, observadas as seguintes regras:

- I – avaliação dos bens alienáveis;
- II – comprovação da necessidade ou utilidade da alienação;
- III – adoção do procedimento licitatório, sob a modalidade de concorrência ou leilão.

Capítulo II **Da Licitação**

Seção I **Das Modalidades, Limites e Dispensa**

Art. 20. As licitações serão efetuadas no local onde se situar a repartição interessada, salvo por motivo de interesse público, devidamente justificado.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não impedirá a habilitação de interessados residentes ou sediados em outros locais.

Art. 21. Os avisos contendo os resumos dos editais das concorrências e das tomadas de preços, dos concursos e dos leilões, embora realizadas no local da repartição interessada, deverão ser publicados com antecedência, no mínimo, por uma vez:

- I – no Diário Oficial da União, quando se tratar de licitação feita por órgão ou entidade da Administração Pública Federal, e, ainda, quando se tratar de obras financiadas parcial ou totalmente com recursos federais ou garantidas por instituições federais;
- II – no Diário Oficial do Estado, ou do Distrito Federal, quando se tratar respectivamente de licitação feita por órgão ou entidade da Administração Pública Estadual ou Municipal, ou do Distrito Federal;
- III – em jornal diário de grande circulação no Estado e também, se houver, em jornal de circulação no Município ou na região onde será realizada a obra, prestado o serviço, fornecido, alienado ou alugado o bem, podendo ainda a Administração, conforme o vulto da licitação, utilizar-se de outros meios de divulgação para ampliar a área de competição.

§ 1º O aviso publicado conterá a indicação do local em que os interessados poderão ler e obter o texto integral do edital e todas as informações sobre a licitação.

§ 2º O prazo mínimo até o recebimento das propostas ou da realização do evento será:

I – quarenta e cinco dias para:

a. concurso;

b. concorrência, quando o contrato a ser celebrado contemplar o regime de empreitada integral ou quando a licitação for do tipo “melhor técnica” ou “técnica e preço”.

II – trinta dias para:

a. concorrência, nos casos não especificados na alínea *b* do inciso anterior;

b. tomada de preços, quando a licitação for do tipo “melhor técnica” ou “técnica e preço”;

III – quinze dias para tomada de preços, nos casos não especificados na alínea *b* do inciso anterior, ou leilão;

IV – cinco dias úteis para convite.

§ 3º Os prazos estabelecidos no parágrafo anterior serão contados a partir da última publicação do edital resumido ou da expedição do convite, ou ainda da efetiva disponibilidade do edital ou do convite e respectivos anexos, prevalecendo a data que ocorrer mais tarde.

§ 4º Qualquer modificação no edital exige divulgação pela mesma forma que se deu o texto original, reabrindo-se o prazo inicialmente estabelecido, exceto quando, inquestionavelmente, a alteração não afetar a formulação das propostas.

Art. 22. São modalidades de licitação:

I – concorrência;

II – tomada de preços;

III – convite;

IV – concurso;

V – leilão.

§ 1º Concorrência é a modalidade de licitação entre quaisquer interessados que, na fase inicial de habilitação preliminar, comprovem possuir os requisitos mínimos de qualificação exigidos no edital para execução de seu objeto.

§ 2º Tomada de preços é a modalidade de licitação entre interessados devidamente cadastrados ou que atenderem a todas as condições exigidas para cadastramento até o terceiro dia anterior à data do recebimento das propostas, observada a necessária qualificação.

§ 3º Convite é a modalidade de licitação entre interessados do ramo pertinente ao seu objeto, cadastrados ou não, escolhidos e convidados em número mínimo de 3 (três) pela unidade administrativa, a qual afixará, em local apropriado, cópia do instrumento convocatório e o entenderá aos demais cadastrados na correspondente especialidade que manifestarem seu interesse com antecedência de até 24 (vinte e quatro) horas da apresentação das propostas.

§ 4º Concurso é a modalidade de licitação entre quaisquer interessados para escolha de trabalho técnico, científico ou artístico, mediante a instituição de prêmios ou remuneração aos vencedores, conforme critérios constantes de edital publicado na imprensa oficial com antecedência mínima de 45 (quarenta e cinco) dias.

§ 5º Leilão é a modalidade de licitação entre quaisquer interessados para a venda de bens móveis inservíveis para a Administração ou de produtos legalmente apreendidos ou penhorados, ou para a alienação de bens imóveis prevista no artigo 19, a quem oferecer o maior lance, igual ou superior ao valor da avaliação.

§ 6º Na hipótese do § 3º deste artigo, existindo na praça mais de três possíveis interessados, a cada novo convite, realizado para objeto idêntico ou assemelhado, é obrigatório o convite a, no mínimo, mais um interessado, enquanto existirem cadastrados não convidados nas últimas licitações.

§ 7º Quando, por limitações do mercado ou manifesto desinteresse dos convidados, for impossível a obtenção do número mínimo de licitantes exigidos no § 3º deste artigo, essas circunstâncias deverão ser devidamente justificadas no processo, sob pena de repetição do convite.

§ 8º É vedada a criação de outras modalidades de licitação ou a combinação das referidas neste artigo.

§ 9º Na hipótese do § 2º deste artigo, a Administração somente poderá exigir do licitante não cadastrado os documentos previstos nos artigos 27 a 31, que comprovem habilitação compatível com o objeto da licitação, nos termos do edital.

Art. 23. As modalidades de licitação a que se referem os incisos I a III do artigo anterior serão determinadas em função dos seguintes limites, tendo em vista o valor estimado da contratação:

- I – para obras e serviços de engenharia:
 - a. convite – até Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros);
 - b. tomada de preços – até Cr\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros);
 - c. concorrência – acima de Cr\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros).
- II – para compras e serviços não referidos no inciso anterior:
 - a. convite – até Cr\$ 25.000.000,00 (vinte e cinco milhões de cruzeiros);
 - b. tomada de preços – até Cr\$ 400.000.000,00 (quatrocentos milhões de cruzeiros);
 - c. concorrência – acima de Cr\$ 400.000.000,00 (quatrocentos milhões de cruzeiros).

§ 1º As obras, serviços e compras efetuadas pela Administração serão divididas em tantas parcelas quantas se comprovarem técnica e economicamente viáveis, procedendo-se à licitação com vistas ao melhor aproveitamento dos recursos disponíveis no mercado e à ampliação da competitividade sem perda da economia de escala.

§ 2º Na execução de obras e serviços e nas compras de bens, parceladas nos termos do parágrafo anterior, a cada etapa ou conjunto de etapas da obra, serviço ou compra há de corresponder licitação distinta, preservada a modalidade pertinente para a execução do objeto em licitação.

§ 3º A concorrência é a modalidade de licitação cabível, qualquer que seja o valor de seu objeto, tanto na compra ou alienação de bens imóveis, ressalvado o disposto no artigo 19, como nas concessões de direito real de uso e nas licitações internacionais, admitindo-se neste último caso, observados os limites deste artigo, a tomada de preços, quando o órgão ou entidade dispuser de cadastro internacional de fornecedores, ou o convite, quando não houver fornecedor do bem ou serviço no País.

§ 4º Nos casos em que couber convite, a Administração poderá utilizar a tomada de preços e, em qualquer caso, a concorrência.

§ 5º É vedada a utilização da modalidade convite ou tomada de preços, conforme o caso, para parcelas de uma mesma obra ou serviço, ou ainda para obras e serviços da mesma natureza e no mesmo local que possam ser realizados conjunta e concomitantemente, sempre que o somatório de seus valores caracterizar o caso de tomada de preços ou concorrência, respectivamente, nos termos deste artigo, exceto para as parcelas de natureza específica que possam ser executadas por pessoas ou empresas de especialidade diversa daquele do executor da obra ou serviço.

§ 6º As organizações industriais da Administração Federal Direta, em face de suas peculiaridades, obedecerão aos limites estabelecidos no inciso I deste artigo também para suas compras e serviços em geral, desde que para a aquisição de materiais aplicados exclusivamente na manutenção, reparo ou fabricação de meios operacionais bélicos pertencentes à União.

Art. 24. É dispensável a licitação:

- I – para obras e serviços de engenharia de valor até cinco por cento do limite previsto na alínea a do inciso I do artigo anterior, desde que não se refiram a parcelas de uma mesma obra ou serviço ou ainda para obras e serviços da mesma natureza e no mesmo local que possam ser realizadas conjunta e concomitantemente;

- II – para outros serviços e compras de valor até 5% (cinco por cento) do limite previsto na alínea a, do inciso II do artigo anterior, e para alienações, nos casos previstos nesta Lei, desde que não se refiram a parcelas de um mesmo serviço, compra ou alienação de maior vulto que possa ser realizada de uma só vez;
- III – nos casos de guerra ou grave perturbação da ordem;
- IV – nos casos de emergência ou de calamidade pública, quando caracterizada urgência de atendimento de situação que possa ocasionar prejuízo ou comprometer a segurança de pessoas, obras, serviços, equipamentos e outros bens, públicos ou particulares, e somente para os bens necessários ao atendimento da situação emergencial ou calamitosa e para as parcelas de obras e serviços que possam ser concluídos no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias consecutivos e ininterruptos, contados da ocorrência da emergência ou calamidade, vedada a prorrogação dos respectivos contratos;
- V – quando não acudirem interessados à licitação anterior e esta, justificadamente, não puder ser repetida sem prejuízo para a Administração, mantidas, neste caso, todas as condições preestabelecidas;
- VI – quando a União tiver que intervir no domínio econômico para regular preços ou normalizar o abastecimento;
- VII – quando as propostas apresentadas consignarem preços manifestamente superiores aos praticados no mercado nacional, ou forem incompatíveis com os fixados pelos órgãos oficiais competentes, casos em que, observado o parágrafo único do artigo 48 desta Lei e, persistindo a situação, será admitida a adjudicação direta dos bens ou serviços, por valor não superior ao constante do registro de preços, ou dos serviços;
- VIII – para aquisição, por pessoa jurídica de direito público interno, de bens produzidos ou serviços prestados por órgão ou entidade que integre a Administração Pública e que tenha sido criado para esse fim específico em data anterior à vigência desta Lei, desde que o preço contratado seja compatível com o praticado no mercado;
- IX – quando houver possibilidade de comprometimento da segurança nacional, nos casos estabelecidos em decreto do Presidente da República, ouvido o Conselho de Defesa Nacional;
- X – para compra ou locação de imóvel destinado ao atendimento das finalidades precípuas da Administração, cujas necessidades de instalação e localização condicionem a sua escolha, desde que o preço seja compatível com o valor de mercado, segundo avaliação prévia;
- XI – na contratação de remanescente de obra, serviço ou fornecimento, em consequência de rescisão contratual, desde que atendida a ordem de classificação da licitação anterior e aceitas as mesmas condições oferecidas pelo licitante vencedor, inclusive quanto ao preço, devidamente corrigido;
- XII – nas compras de hortifrutigranjeiros, pão e outros gêneros perecíveis, no tempo necessário para a realização dos processos licitatórios correspondentes, realizadas diretamente com base no preço do dia;
- XIII – na contratação de instituição brasileira incumbida regimental ou estatutariamente da pesquisa, do ensino ou do desenvolvimento institucional, ou de instituição dedicada à recuperação social do preso, desde que a contratada detenha inquestionável reputação ético-profissional e não tenha fins lucrativos;
- XIV – para a aquisição de bens ou serviços nos termos de acordo internacional específico aprovado pelo Congresso Nacional, quando as condições ofertadas forem manifestamente vantajosas para o Poder Público;
- XV – para a aquisição ou restauração de obras de arte e objetos históricos, de autenticidade certificada, desde que compatíveis ou inerentes às finalidades do órgão ou entidade;
- XVI – para a impressão dos diários oficiais, de formulários padronizados de uso da Administração e de edições técnicas oficiais, bem como para a prestação de serviços de infor-

mática à pessoa jurídica de direito público interno, por órgãos ou entidades que integrem a Administração Pública, criados para esse fim específico;

- XVII – para a aquisição de componentes ou peças de origem nacional ou estrangeira, necessários à manutenção de equipamentos durante o período de garantia técnica, junto ao fornecedor original desses equipamentos, quando tal condição de exclusividade for indispensável para a vigência da garantia;
- XVIII – nas compras ou contratações de serviços para o abastecimento de navios, embarcações, unidades aéreas ou tropas e seus meios de deslocamento, quando em estada eventual de curta duração em portos, aeroportos ou localidades diferentes de suas sedes, por motivo de movimentação operacional ou de adestramento, quando a exigüidade dos prazos legais puder comprometer a normalidade e os propósitos das operações e desde que seu valor não exceda ao limite previsto na alínea *a* do inciso II do artigo 23 desta Lei;
- XIX – para as compras de materiais de uso pelas Forças Armadas, com exceção de materiais de uso pessoal e administrativo, quando houver necessidade de manter a padronização requerida pela estrutura de apoio logístico dos meios navais, aéreos e terrestres, mediante parecer de comissão instituída por decreto;
- XX – na contratação de associação de portadores de deficiência física, sem fins lucrativos e de comprovada idoneidade, por órgãos ou entidades da Administração Pública, para a prestação de serviços ou fornecimento de mão-de-obra, desde que o preço contratado seja compatível com o praticado no mercado.

Art. 25. É inexigível a licitação quando houver inviabilidade de competição em especial:

- I – para a aquisição de materiais, equipamentos, ou gêneros que só possam ser fornecidos por produtor, empresa ou representante comercial exclusivo, vedada a preferência de marca, devendo a comprovação de exclusividade ser feita através de atestado fornecido pelo órgão de registro do comércio do local em que se realizaria a licitação ou a obra ou o serviço, pelo Sindicato, Federação ou Confederação Patronal, ou, ainda, pelas entidades equivalentes;
- II – para a contratação de serviços técnicos enumerados no artigo 13 desta Lei, de natureza singular, com profissionais ou empresas de notória especialização, vedada a inexigibilidade para serviços de publicidade e divulgação;
- III – para contratação de profissional de qualquer setor artístico, diretamente ou através de empresário exclusivo, desde que consagrado pela crítica especializada ou pela opinião pública.

§ 1º Considera-se de notória especialização o profissional ou empresa cujo conceito no campo de sua especialidade, decorrente de desempenho anterior, estudos, experiências, publicações, organização, aparelhamento, equipe técnica, ou de outros requisitos relacionados com suas atividades, permita inferir que o seu trabalho é essencial e indiscutivelmente o mais adequado à plena satisfação do objeto do contrato.

§ 2º Na hipótese deste artigo e em qualquer dos casos de dispensa, se comprovado superfaturamento, respondem solidariamente pelo dano causado à Fazenda Pública o fornecedor ou o prestador de serviços e o agente público responsável, sem prejuízo de outras sanções legais cabíveis.

Art. 26. As dispensas previstas nos §§ 2º e 4º do artigo 17 e nos incisos III a XX do artigo 24, as situações de inexigibilidade referidas no artigo 25, necessariamente justificadas, e o retardamento previsto no final do parágrafo único do artigo 8º desta Lei deverão ser comunicados dentro de três dias à autoridade superior, para ratificação e publicação na imprensa oficial, no prazo de cinco dias, como condição para eficácia dos atos.

Parágrafo único. O processo de dispensa, de inexigibilidade ou de retardamento, previsto neste artigo, será instruído, no que couber, com os seguintes elementos:

- I – caracterização da situação emergencial ou calamitosa que justifique a dispensa, quando for o caso;
- II – razão da escolha do fornecedor ou executante;
- III – justificativa do preço.

Seção II Da Habilitação

Art. 27. Para a habilitação nas licitações exigir-se-á dos interessados, exclusivamente, documentação relativa à:

- I – habilitação jurídica;
- II – qualificação técnica;
- III – qualificação econômico-financeira;
- IV – regularidade fiscal.

Art. 28. A documentação relativa à habilitação jurídica, conforme o caso, consistirá em:

- I – cédula de identidade;
- II – registro comercial, no caso de empresa individual;
- III – ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor, devidamente registrado, em se tratando de sociedades comerciais, e, no caso de sociedades por ações, acompanhado de documentos de eleição de seus administradores;
- IV – inscrição do ato constitutivo, no caso de sociedades civis, acompanhada de prova de diretoria em exercício;
- V – decreto de autorização, em se tratando de empresa ou sociedade estrangeira em funcionamento no País, e ato de registro ou autorização para funcionamento expedido pelo órgão competente, quando a atividade assim o exigir.

Art. 29. A documentação relativa à regularidade fiscal, conforme o caso, consistirá em:

- I – prova de inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas – CPF ou no Cadastro Geral de Contribuintes – CGC;
- II – prova de inscrição no cadastro de contribuintes estadual ou municipal, se houver, relativo ao domicílio ou sede do licitante, pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o objeto contratual;
- III – prova de regularidade para com a Fazenda Federal, Estadual e Municipal do domicílio ou sede do licitante, ou outra equivalente, na forma da Lei;
- IV – prova de regularidade relativa à Seguridade Social e ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS, demonstrando situação regular no cumprimento dos encargos sociais instituídos por Lei.

Art. 30. A documentação relativa à qualificação técnica limitar-se-á a:

- I – registro ou inscrição na entidade profissional competente;
- II – comprovação de aptidão para desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazo com o objeto da licitação, e indicação das instalações e do aparelhamento e do pessoal técnico adequados e disponíveis para a realização do objeto da licitação, bem como da qualificação de cada um dos membros da equipe técnica que se responsabilizará pelos trabalhos;
- III – comprovação, fornecida pelo órgão licitante, de que recebeu os documentos, e, quando exigido, de que tomou conhecimento de todas as informações e das condições locais para o cumprimento das obrigações objeto da licitação;
- IV – prova de atendimento de requisitos previstos em lei especial, quando for o caso.

§ 1º A comprovação de aptidão referida no inciso II do *caput* deste artigo, no caso das licitações pertinentes a obras e serviços, será feita por atestados fornecidos por pessoas jurídicas

de direito público ou privado, devidamente registrados nas entidades profissionais competentes, limitadas as exigências à:

- I – capacitação técnico-profissional: comprovação do licitante de possuir em seu quadro permanente, na data prevista para entrega da proposta, profissional de nível superior ou outro devidamente reconhecido pela entidade competente, detentor de atestado de responsabilidade técnica por execução de obra ou serviço de características semelhantes, limitadas estas exclusivamente às parcelas de maior relevância e valor significativo do objeto da licitação, vedadas as exigências de quantidades mínimas ou prazos máximos;
- II – (vetado):
 - a. (vetado);
 - b. (vetado).

§ 2º As parcelas de maior relevância técnica e de valor significativo, mencionadas no parágrafo anterior, serão definidas no instrumento convocatório.

§ 3º Será sempre admitida a comprovação de aptidão através de certidões ou atestados de obras ou serviços similares de complexidade tecnológica e operacional equivalente ou superior.

§ 4º Nas licitações para fornecimento de bens, a comprovação de aptidão, quando for o caso, será feita através de atestados fornecidos por pessoa jurídica de direito público ou privado.

§ 5º É vedada a exigência de comprovação de atividade ou de aptidão com limitações de tempo ou de época ou ainda em locais específicos, ou quaisquer outras não previstas nesta Lei, que inibam a participação na licitação.

§ 6º As exigências mínimas relativas a instalações de canteiros, máquinas, equipamentos e pessoal técnico especializado, considerados essenciais para o cumprimento do objeto da licitação, serão atendidas mediante a apresentação de relação explícita e da declaração formal da sua disponibilidade, sob as penas cabíveis, vedadas as exigências de propriedade e de localização prévia.

§ 7º (Vetado):

- I – (vetado);
- II – (vetado).

§ 8º No caso de obras, serviços e compras de grande vulto, de alta complexidade técnica, poderá a Administração exigir dos licitantes a metodologia de execução, cuja avaliação, para efeito de sua aceitação ou não, antecederá sempre à análise dos preços e será efetuada exclusivamente por critérios objetivos.

§ 9º Entende-se por licitação de alta complexidade técnica aquela que envolva alta especialização, como fator de extrema relevância para garantir a execução do objeto a ser contratado, ou que possa comprometer a continuidade da prestação de serviços públicos essenciais.

§ 10. Os profissionais indicados pelo licitante para fins de comprovação da capacitação técnico-operacional de que trata o inciso I do § 1º deste artigo deverão participar da obra ou serviço objeto da licitação, admitindo-se a substituição por profissionais de experiência equivalente ou superior, desde que aprovada pela Administração.

§ 11. (Vetado).

§ 12. (Vetado).

Art. 31. A documentação relativa à qualificação econômico-financeira limitar-se-á a:

- I – balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da Lei que comprovem a boa situação financeira da empresa, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios, podendo ser atualizados por índices oficiais quando encerrados há mais de 3 (três) meses da data de apresentação da proposta;

- II – certidão negativa de falência ou concordata expedida pelo distribuidor da sede da pessoa jurídica, ou de execução patrimonial, expedida no domicílio da pessoa física;
- III – garantia, nas mesmas modalidades e critérios previstos no *caput* e § 1º do artigo 56 desta Lei, limitada a 1% (um por cento) do valor estimado do objeto da contratação.

§ 1º A exigência de índices limitar-se-á à demonstração da capacidade financeira do licitante com vistas aos compromissos que terá que assumir caso lhe seja adjudicado o contrato, vedada a exigência de valores mínimos de faturamento anterior, índices de rentabilidade ou lucratividade.

§ 2º A Administração, nas compras para entrega futura e na execução de obras e serviços, poderá estabelecer, no instrumento convocatório da licitação, a exigência de capital mínimo ou de patrimônio líquido mínimo, ou ainda as garantias previstas no § 1º do artigo 56 desta Lei, como dado objetivo de comprovação da qualificação econômico-financeira dos licitantes e para efeito de garantia ao adimplemento do contrato a ser ulteriormente celebrado.

§ 3º O capital mínimo ou valor do patrimônio líquido a que se refere o parágrafo anterior não poderá exceder a 10% (dez por cento) do valor estimado da contratação, devendo a comprovação ser feita relativamente à data da apresentação da proposta, na forma da Lei, admitida a atualização para esta data através de índices oficiais.

§ 4º Poderá ser exigida, ainda, a relação dos compromissos assumidos pelo licitante que importem diminuição da capacidade operativa ou absorção de disponibilidade financeira, calculada esta em função do patrimônio líquido atualizado e sua capacidade de rotação.

§ 5º A comprovação da boa situação financeira da empresa será feita de forma objetiva, através do cálculo de índices contábeis previstos no edital e devidamente justificados no processo administrativo da licitação que tenha dado início ao certame licitatório, vedada a exigência de índices e valores não usualmente adotados para a correta avaliação de situação financeira suficiente ao cumprimento das obrigações decorrentes da licitação.

§ 6º (Vetado).

Art. 32. Os documentos necessários à habilitação poderão ser apresentados em original, por qualquer processo de cópia autenticada por cartório competente ou por servidor da Administração, ou publicação em órgão da imprensa oficial.

§ 1º A documentação de quem tratam os artigos 28 a 31 desta Lei poderá ser dispensada, no todo ou em parte, nos casos de convite, concurso, fornecimento de bens para pronta entrega e leilão.

§ 2º O certificado de registro cadastral a que se refere o § 1º do artigo 36 substitui os documentos enumerados nos artigos 28 e 29, exclusive aqueles de que tratam os incisos III e IV do artigo 29, obrigada a parte a declarar, sob as penalidades cabíveis, a superveniência de fato impeditivo da habilitação, e a apresentar o restante da documentação prevista nos artigos 30 e 31 desta Lei.

§ 3º A documentação referida neste artigo poderá ser substituída por registro cadastral emitido por órgão ou entidade pública, desde que previsto no edital e o registro tenha sido feito em obediência ao disposto nesta Lei.

§ 4º As empresas estrangeiras que não funcionem no País, tanto quanto possível, atenderão, nas licitações internacionais, às exigências dos parágrafos anteriores mediante documentos equivalentes, autenticados pelos respectivos consulados e traduzidos por tradutor juramentado, devendo ter representação legal no Brasil com poderes expressos para receber citação e responder administrativa ou judicialmente.

§ 5º Não se exigirá, para a habilitação de que trata este artigo, prévio recolhimento de taxas ou emolumentos, salvo os referentes a fornecimento do edital, quando solicitado, com seus elementos constitutivos, limitados ao valor do custo efetivo de reprodução gráfica da documentação fornecida.

§ 6º O disposto no § 4º deste artigo, no § 1º do artigo 33 e no § 2º do artigo 55 não se aplica às licitações internacionais para a aquisição de bens e serviços cujo pagamento seja feito com o produto de financiamento concedido por organismo financeiro internacional de que o Brasil faça parte, ou por agência estrangeira de cooperação, nem nos casos de contratação com empresa estrangeira, para a compra de equipamentos fabricados e entregues no exterior, desde que para este caso tenha havido prévia autorização do Chefe do Poder Executivo, nem nos casos de aquisição de bens e serviços realizada por unidades administrativas com sede no exterior.

Art. 33. Quando permitida na licitação a participação de empresas em consórcio, observar-se-ão as seguintes normas:

- I – comprovação do compromisso público ou particular de constituição de consórcio, subscrito pelos consorciados;
- II – indicação da empresa responsável pelo consórcio que deverá atender às condições de liderança, obrigatoriamente fixadas no edital;
- III – apresentação dos documentos exigidos nos artigos 28 a 31 desta Lei por parte de cada consorciado, admitindo-se, para efeito de qualificação técnica, o somatório dos quantitativos de cada consorciado, e, para efeito de qualificação econômico-financeira, o somatório dos valores de cada consorciado, na proporção de sua respectiva participação, podendo a Administração estabelecer, para o consórcio, um acréscimo de até 30% (trinta por cento) dos valores exigidos para licitante individual, inexigível este acréscimo para os consórcios compostos, em sua totalidade, por micro e pequenas empresas assim definidas em Lei;
- IV – impedimento de participação de empresa consorciada, na mesma licitação através de mais de um consórcio ou isoladamente;
- V – responsabilidade solidária dos integrantes pelos atos praticados em consórcio, tanto na fase de licitação quanto na de execução do contrato.

§ 1º No consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira, observado o disposto no inciso II deste artigo.

§ 2º O licitante vencedor fica obrigado a promover, antes da celebração do contrato, a constituição e o registro do consórcio, nos termos do compromisso referido no inciso I deste artigo.

Seção III Dos Registros Cadastrais

Art. 34. Para os fins desta Lei, os órgãos e entidades da Administração Pública que realizem freqüentemente licitações manterão registros cadastrais para efeito de habilitação, na forma regulamentar, válidos por, no máximo, um ano.

§ 1º O registro cadastral deverá ser amplamente divulgado e deverá estar permanentemente aberto aos interessados, obrigando-se a unidade por ele responsável a proceder, no mínimo anualmente, através da imprensa oficial e de jornal diário, a chamamento público para a atualização dos registros existentes e para o ingresso de novos interessados.

§ 2º É facultado às unidades administrativas utilizarem-se de registros cadastrais de outros órgãos ou entidades da Administração Pública.

Art. 35. Ao requerer inscrição no cadastro, ou atualização deste, a qualquer tempo, o interessado fornecerá os elementos necessários à satisfação das exigências do artigo 27 desta Lei.

Art. 36. Os inscritos serão classificados por categorias, tendo-se em vista sua especialização, subdivididas em grupos, segundo a qualificação técnica e econômica avaliada pelos elementos constantes da documentação relacionada nos artigos 30 e 31 desta Lei.

§ 1º Aos inscritos será fornecido certificado, renovável sempre que atualizarem o registro.

§ 2º A atuação do licitante no cumprimento de obrigações assumidas será anotada no respectivo registro cadastral.

Art. 37. A qualquer tempo poderá ser alterado, suspenso ou cancelado o registro do inscrito que deixar de satisfazer as exigências do artigo 27 desta Lei, ou as estabelecidas para classificação cadastral.

Seção IV

Do Procedimento e Julgamento

Art. 38. O procedimento da licitação será iniciado com a abertura de processo administrativo, devidamente autuado, protocolado e numerado, contendo a autorização respectiva, a indicação sucinta de seu objeto e do recurso próprio para a despesa, e ao qual serão juntados oportunamente:

- I – edital ou convite e respectivos anexos, quando for o caso;
- II – comprovante das publicações do edital resumido, na forma do artigo 21 desta Lei, ou da entrega do convite;
- III – ato de designação da comissão de licitação, do leiloeiro administrativo ou oficial, ou do responsável pelo convite;
- IV – original das propostas e dos documentos que as instruírem;
- V – atas, relatórios e deliberações da Comissão Julgadora;
- VI – pareceres técnicos ou jurídicos emitidos sobre a licitação, dispensa ou inexigibilidade;
- VII – atos de adjudicação do objeto da licitação e da sua homologação;
- VIII – recursos eventualmente apresentados pelos licitantes e respectivas manifestações e decisões;
- IX – despacho de anulação ou de revogação da licitação, quando for o caso, fundamentado circunstanciadamente;
- X – termo de contrato ou instrumento equivalente, conforme o caso;
- XI – outros comprovantes de publicações;
- XII – demais documentos relativos à licitação.

Parágrafo único. As minutas de editais de licitação, bem como as dos contratos, acordos, convênios ou ajustes devem ser previamente examinadas e aprovadas por assessoria jurídica da Administração.

Art. 39. Sempre que o valor estimado para uma licitação ou para um conjunto de licitações simultâneas ou sucessivas for superior a 100 (cem) vezes o limite previsto no artigo 23, inciso I, alínea c desta Lei, o processo licitatório será iniciado, obrigatoriamente, com uma audiência pública concedida pela autoridade responsável com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis da data prevista para a publicação do edital, e divulgada, com a antecedência mínima de 10 (dez) dias úteis de sua realização, pelos mesmos meios previstos para a publicidade da licitação, à qual terão acesso e direito a todas as informações pertinentes e a se manifestar todos os interessados.

Parágrafo único. Para os fins deste artigo, consideram-se licitações simultâneas aquelas com objetos similares e com realização prevista para intervalos não superiores a trinta dias, e licitações sucessivas aquelas em que, também com objetos similares, o edital subsequente tenha uma data anterior a cento e vinte dias após o término do contrato resultante da licitação antecedente.

Art. 40. O edital conterá no preâmbulo o número de ordem em série anual, o nome da repartição interessada e de seu setor, a modalidade, o regime de execução e o tipo da licitação, a menção de que será regida por esta Lei, o local, dia, e hora para recebimento da documentação e proposta, bem como para início da abertura dos envelopes e indicará, obrigatoriamente, o seguinte:

- I – objeto da licitação, em descrição sucinta e clara;
- II – prazo e condições para assinatura do contrato ou retirada dos instrumentos, como previsto no artigo 64 desta Lei, para execução do contrato e para entrega do objeto da licitação;

- III – sanções para o caso de inadimplemento;
- IV – local onde poderá ser examinado e adquirido o projeto básico;
- V – se há projeto executivo disponível na data da publicação do edital de licitação e o local onde possa ser examinado e adquirido;
- VI – condições para participação na licitação, em conformidade com os artigos 27 a 31 desta Lei, e forma de apresentação das propostas;
- VII – critério para julgamento, com disposições claras e parâmetros objetivos;
- VIII – locais, horários e códigos de acesso dos meios de comunicação à distância em que serão fornecidos elementos, informações e esclarecimentos relativos à licitação e às condições para atendimento das obrigações necessárias ao cumprimento de seu objeto;
- IX – condições equivalentes de pagamento entre empresas brasileiras e estrangeiras, no caso de licitações internacionais;
- X – critério de aceitabilidade dos preços unitário e global, conforme o caso, vedada a fixação de preços mínimos, critérios estatísticos ou faixas de variação em relação a preços de referência;
- XI – critério de reajuste, que deverá retratar a variação efetiva do custo de produção, admitida a adoção de índices específicos ou setoriais, desde a data prevista para apresentação da proposta ou do orçamento a que essa proposta se referir, até a data do adimplemento de cada parcela;
- XII – (vetado);
- XIII – limites para pagamento de instalação e mobilização para execução de obras ou serviços que serão obrigatoriamente previstos em separado das demais parcelas, etapas ou tarefas;
- XIV – condições de pagamento, prevendo:
 - a. prazo de pagamento não superior a trinta dias, contado a partir da data final do período de adimplemento de cada parcela;
 - b. cronograma de desembolso máximo por período, em conformidade com a disponibilidade de recursos financeiros;
 - c. critério de atualização financeira dos valores a serem pagos, desde a data final do período de adimplemento de cada parcela até a data do efetivo pagamento;
 - d. compensações financeiras e penalizações, por eventuais atrasos, e descontos, por eventuais antecipações de pagamentos;
 - e. exigência de seguros, quando for o caso.
- XV – instruções e normas para os recursos previstos nesta Lei;
- XVI – condições de recebimento do objeto da licitação;
- XVII – outras indicações específicas ou peculiares da licitação.

§ 1º O original do edital deverá ser datado, rubricado em todas as folhas e assinado pela autoridade que o expedir, permanecendo no processo de licitação, e dele extraindo-se cópias integrais ou resumidas, para sua divulgação e fornecimento aos interessados.

§ 2º Constituem anexos do edital, dele fazendo parte integrante:

- I – o projeto básico e/ou executivo, com todas as suas partes, desenhos, especificações e outros complementos;
- II – orçamento estimado em planilhas de quantitativos e preços unitários;
- III – a minuta do contrato a ser firmado entre a Administração e o licitante vencedor;
- IV – as especificações complementares e as normas de execução pertinentes à licitação.

§ 3º Para efeito do disposto nesta Lei, considera-se como adimplemento da obrigação contratual a prestação do serviço, a realização da obra, a entrega do bem ou de parcela destes, bem como qualquer outro evento contratual a cuja ocorrência esteja vinculada a emissão de documento de cobrança.

§ 4º Nas compras para entrega imediata, assim entendidas aquelas com prazo de entrega até trinta dias da data prevista para apresentação da proposta, poderão ser dispensados:

I – o disposto no inciso XI deste artigo;

II – a atualização financeira a que se refere a alínea c do inciso XIV deste artigo, correspondente ao período compreendido entre as datas do adimplemento e a prevista para o pagamento, desde que não superior a quinze dias.

Art. 41. A Administração não pode descumprir as normas e condições do edital, ao qual se acha estritamente vinculada.

§ 1º Qualquer cidadão é parte legítima para impugnar edital de licitação por irregularidade na aplicação desta Lei, devendo protocolar o pedido até 5 (cinco) dias úteis antes da data fixada para a abertura dos envelopes de habilitação, devendo a Administração julgar e responder à impugnação em até 3 (três) dias úteis, sem prejuízo da faculdade prevista no § 1º do artigo 113.

§ 2º Decairá do direito de impugnar os termos do edital de licitação perante a Administração o licitante que não o fizer até o segundo dia útil que anteceder a abertura dos envelopes de habilitação em concorrência, a abertura dos envelopes com as propostas em convite, tomada de preços ou concurso, ou a realização de leilão, as falhas ou irregularidades que viciariam esse edital, hipótese em que tal comunicação não terá efeito de recurso.

§ 3º A impugnação feita tempestivamente pelo licitante não o impedirá de participar do processo licitatório até o trânsito em julgado da decisão a ela pertinente.

§ 4º A inabilitação do licitante importa preclusão do seu direito de participar das fases subsequentes.

Art. 42. Nas concorrências de âmbito internacional o edital deverá ajustar-se às diretrizes da política monetária e do comércio exterior e atender às exigências dos órgãos competentes.

§ 1º Quando for permitido ao licitante estrangeiro cotar preço em moeda estrangeira, igualmente o poderá fazer o licitante brasileiro.

§ 2º O pagamento feito ao licitante brasileiro eventualmente contratado em virtude da licitação de que trata o parágrafo anterior será efetuado em moeda brasileira à taxa de câmbio vigente no dia útil imediatamente anterior à data do efetivo pagamento.

§ 3º As garantias de pagamento ao licitante brasileiro serão equivalentes àquelas oferecidas ao licitante estrangeiro.

§ 4º Para fins de julgamento da licitação, as propostas apresentadas por licitantes estrangeiros serão acrescidas dos gravames consequentes dos mesmos tributos que oneram exclusivamente os licitantes brasileiros quanto à operação final de venda.

§ 5º Para a realização de obras, prestação de serviços ou aquisição de bens com recursos provenientes de financiamento ou doação oriundos de agência oficial de cooperação estrangeira ou organismo financeiro multilateral de que o Brasil seja parte, poderão ser admitidas, na respectiva licitação, as condições decorrentes de acordos, protocolos, convenções ou tratados internacionais aprovados pelo Congresso Nacional, bem como as normas e procedimentos daquelas entidades, inclusive quanto ao critério de seleção da proposta mais vantajosa para a Administração, o qual poderá contemplar, além do preço, outros fatores de avaliação, desde que por elas exigidos para a obtenção do financiamento ou da doação, e que também não conflitem com o princípio do julgamento objetivo e sejam objeto de despacho motivado do órgão executor do contrato, despacho esse ratificado pela autoridade imediatamente superior.

§ 6º As cotações de todos os licitantes serão para entrega no mesmo local de destino.

Art. 43. A licitação será processada e julgada com observância dos seguintes procedimentos:

I – abertura dos envelopes contendo a documentação relativa à habilitação dos concorrentes, e sua apreciação;

- II – devolução dos envelopes fechados aos concorrentes inabilitados, contendo as respectivas propostas, desde que não tenha havido recurso ou após sua denegação;
- III – abertura dos envelopes contendo as propostas dos concorrentes habilitados, desde que transcorrido o prazo sem interposição de recurso, ou tenha havido desistência expressa, ou após o julgamento dos recursos interpostos;
- IV – verificação da conformidade de cada proposta com os requisitos do edital e, conforme o caso, com os preços correntes no mercado ou fixados por órgão oficial competente, ou ainda com os constantes do sistema de registro de preços, os quais deverão ser devidamente registrados na ata de julgamento, promovendo-se a desclassificação das propostas desconformes ou incompatíveis;
- V – julgamento e classificação das propostas de acordo com os critérios de avaliação constantes do edital;
- VI – deliberação da autoridade competente quanto à homologação e adjudicação do objeto da licitação.

§ 1º A abertura dos envelopes contendo a documentação para habilitação e as propostas será realizada sempre em ato público previamente designado, do qual se lavrará ata circunstanciada, assinada pelos licitantes presentes e pela comissão.

§ 2º Todos os documentos e propostas serão rubricados pelos licitantes presentes e pela comissão.

§ 3º É facultada à Comissão ou autoridade superior, em qualquer fase da licitação, a promoção de diligência destinada a esclarecer ou a complementar a instrução do processo, vedada a inclusão posterior de documento ou informação que deveria constar originariamente da proposta.

§ 4º O disposto neste artigo aplica-se à concorrência e, no que couber, ao concurso, ao leilão, à tomada de preços e ao convite.

§ 5º Ultrapassada a fase de habilitação dos concorrentes (incisos I e II) e abertas as propostas (inciso III), não cabe desclassificá-los por motivo relacionado com a habilitação, salvo em razão de fatos supervenientes ou só conhecidos após o julgamento.

§ 6º Após a fase de habilitação, não cabe desistência de proposta, salvo por motivo justo decorrente de fato superveniente e aceito pela Comissão.

Art. 44. No julgamento das propostas, a Comissão levará em consideração os critérios objetivos definidos no edital ou convite, os quais não devem contrariar as normas e princípios estabelecidos por esta Lei.

§ 1º É vedada a utilização de qualquer elemento, critério ou fator sigiloso, secreto, subjetivo ou reservado que possa ainda que indiretamente elidir o princípio da igualdade entre os licitantes.

§ 2º Não se considerará qualquer oferta de vantagem não prevista no edital ou no convite, inclusive financiamentos subsidiados ou a fundo perdido, nem preço ou vantagem baseada nas ofertas dos demais licitantes.

§ 3º Não se admitirá proposta que apresente preços global ou unitário simbólicos, irrisórios ou de valor zero, incompatíveis com os preços dos insumos e salários de mercado, acrescidos dos respectivos encargos, ainda que o ato convocatório da licitação não tenha estabelecido limites mínimos, exceto quando se referirem a materiais e instalações de propriedade do próprio licitante, para os quais ele renuncie à parcela ou à totalidade da remuneração.

§ 4º O disposto no parágrafo anterior se aplica também às propostas que incluam mão-de-obra estrangeira ou importações de qualquer natureza.

Art. 45. O julgamento das propostas será objetivo, devendo a Comissão de Licitação ou o responsável pelo convite realizá-lo em conformidade com os tipos de licitação, os critérios previamente estabelecidos no ato convocatório e de acordo com os fatores exclusivamente nele referidos, de maneira a possibilitar sua aferição pelos licitantes e pelos órgãos de controle.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, constituem tipos de licitação, exceto na modalidade concurso:

- I – a de menor preço – quando o critério de seleção da proposta mais vantajosa para a Administração determinar que será vencedor o licitante que apresentar a proposta de acordo com as especificações do edital ou convite e ofertar o menor preço;
- II – a de melhor técnica;
- III – a de técnica e preço;
- IV – a de maior lance ou oferta – nos casos de alienação de bens ou concessão de direito real de uso.

§ 2º No caso de empate entre duas ou mais propostas, e após obedecido o disposto no § 2º do artigo 3º desta Lei, a classificação se fará, obrigatoriamente, por sorteio, em ato público, para o qual todos os licitantes serão convocados, vedado qualquer outro processo.

§ 3º No caso da licitação do tipo menor preço, entre os licitantes considerados qualificados, a classificação se dará pela ordem crescente dos preços propostos, prevalecendo, no caso de empate, exclusivamente o critério previsto no parágrafo anterior.

§ 4º Para contratação de bens e serviços de informática, a Administração observará o disposto no artigo 3º da Lei n. 8.248, de 23 de outubro de 1991, levando em conta os fatores especificados em seu § 2º e adotando obrigatoriamente o tipo de licitação “técnica e preço”, permitindo o emprego de outro tipo de licitação nos casos indicados em decreto do Poder Executivo.

§ 5º É vedada a utilização de outros tipos de licitação não previstos neste artigo.

Art. 46. Os tipos de licitação “melhor técnica” ou “técnica e preço” serão utilizados exclusivamente para serviços de natureza predominantemente intelectual, em especial na elaboração de projetos, cálculos, fiscalização, supervisão e gerenciamento e de engenharia consultiva em geral, e, em particular, para a elaboração de estudos técnicos preliminares e projetos básicos e executivos, ressalvado o disposto no § 4º do artigo anterior.

§ 1º Nas licitações do tipo “melhor técnica” será adotado o seguinte procedimento claramente explicitado no instrumento convocatório, o qual fixará o preço máximo que a Administração se propõe a pagar:

- I – serão abertos os envelopes contendo as propostas técnicas exclusivamente dos licitantes previamente qualificados e feita então a avaliação e classificação destas propostas de acordo com os critérios pertinentes e adequados ao objeto licitado, definidos com clareza e objetividade no instrumento convocatório e que considerem a capacitação e a experiência do proponente, a qualidade técnica da proposta, compreendendo metodologia, organização, tecnologias e recursos materiais a serem utilizados nos trabalhos, e a qualificação das equipes técnicas a serem mobilizadas para a sua execução;
- II – uma vez classificadas as propostas técnicas, proceder-se-á à abertura das propostas de preço dos licitantes que tenham atingido a valorização mínima estabelecida no instrumento convocatório e à negociação das condições propostas, com a proponente melhor classificada, com base nos orçamentos detalhados apresentados e respectivos preços unitários e tendo como referência o limite representado pela proposta de melhor preço entre os licitantes que obtiveram a valorização mínima;
- III – no caso de impasse na negociação anterior, procedimento idêntico será adotado, sucessivamente, com os demais proponentes, pela ordem de classificação, até a consecução de acordo para a contratação;
- IV – as propostas de preços serão devolvidas intactas aos licitantes que não forem preliminarmente habilitados ou que não obtiverem a valorização mínima estabelecida para a proposta técnica.

§ 2º Nas licitações do tipo “técnica e preço” será adotado, adicionalmente ao inciso I do parágrafo anterior, o seguinte procedimento claramente explicitado no instrumento convocatório:

- I – serão feitas a avaliação e a valorização das propostas de preços, de acordo com critérios objetivos preestabelecidos no instrumento convocatório;

II – a classificação dos proponentes far-se-á de acordo com a média ponderada das valorizações das propostas técnicas e de preço, de acordo com os pesos preestabelecidos no instrumento convocatório.

§ 3º Excepcionalmente, os tipos de licitação previstos neste artigo poderão ser adotados, por autorização expressa e mediante justificativa circunstanciada da maior autoridade da Administração promotora constante do ato convocatório, para fornecimento de bens e execução de obras ou prestação de serviços de grande vulto majoritariamente dependentes de tecnologia nitidamente sofisticada e de domínio restrito, atestado por autoridades técnicas de reconhecida qualificação, nos casos em que o objeto pretendido admitir soluções alternativas e variações de execução, com repercussões significativas sobre sua qualidade, produtividade, rendimento e durabilidade concretamente mensuráveis, e estas puderem ser adotadas à livre escolha dos licitantes na conformidade dos critérios objetivamente fixados no ato convocatório.

§ 4º (Vetado).

Art. 47. Nas licitações para a execução de obras e serviços, quando for adotada a modalidade de execução de empreitada por preço global, a Administração deverá fornecer obrigatoriamente, junto com o edital, todos os elementos e informações necessários para que os licitantes possam elaborar suas propostas de preços com total e completo conhecimento do objeto da licitação.

Art. 48. Serão desclassificadas:

- I – as propostas que não atendam às exigências do ato convocatório da licitação;
- II – propostas com valor global superior ao limite estabelecido ou com preços manifestamente inexequíveis, assim considerados aqueles que não venham a ter demonstrada sua viabilidade através de documentação que comprove que os custos dos insumos são coerentes com os de mercado e que os coeficientes de produtividade são compatíveis com a execução do objeto do contrato, condições estas necessariamente especificadas no ato convocatório da licitação.

Parágrafo único. Quando todos os licitantes forem inabilitados ou todas as propostas forem desclassificadas, a Administração poderá fixar aos licitantes o prazo de oito dias úteis para a apresentação de nova documentação ou de outras propostas escoimadas das causas referidas neste artigo, facultada, no caso de convite, a redução deste prazo para três dias úteis.

Art. 49. A autoridade competente para a aprovação do procedimento somente poderá revogar a licitação por razões de interesse público decorrente de fato superveniente devidamente comprovado, pertinente e suficiente para justificar tal conduta, devendo anulá-la por ilegalidade de ofício ou por provocação de terceiros, mediante parecer escrito e devidamente fundamentado.

§ 1º A anulação do procedimento licitatório por motivo de ilegalidade não gera obrigação de indenizar, ressalvado o disposto no parágrafo único do artigo 59 desta Lei.

§ 2º A nulidade do procedimento licitatório induz à do contrato, ressalvado o disposto no parágrafo único do artigo 59 desta Lei.

§ 3º No caso de desfazimento do processo licitatório, fica assegurado o contraditório e a ampla defesa.

§ 4º O disposto neste artigo e seus parágrafos aplicam-se aos atos do procedimento de dispensa e de inexigibilidade de licitação.

Art. 50. A Administração não poderá celebrar o contrato com preterição da ordem de classificação das propostas ou com terceiros estranhos ao procedimento licitatório, sob pena de nulidade.

Art. 51. A habilitação preliminar, a inscrição em registro cadastral, a sua alteração ou cancelamento, e as propostas serão processadas e julgadas por comissão permanente ou especial de, no mínimo, 3 (três) membros, sendo pelo menos 2 (dois) deles servidores qualificados pertencentes aos quadros permanentes dos órgãos da Administração responsáveis pela licitação.

§ 1º No caso de convite, a comissão de licitação, excepcionalmente nas pequenas unidades administrativas e em face da exigüidade de pessoal disponível, poderá ser substituída por servidor formalmente designado pela autoridade competente.

§ 2º A comissão para julgamento dos pedidos de inscrição em registro cadastral, sua alteração ou cancelamento, será integrada por profissionais legalmente habilitados, no caso de obras, serviços ou aquisição de equipamentos.

§ 3º Os membros das comissões de licitação responderão solidariamente por todos os atos praticados pela comissão, salvo se posição individual divergente estiver devidamente fundamentada e registrada em ata lavrada na reunião em que tiver sido tomada a decisão.

§ 4º A investidura dos membros das Comissões permanentes não excederá a 1 (um) ano, vedada a recondução da totalidade de seus membros para a mesma comissão no período subsequente.

§ 5º No caso de concurso, o julgamento será feito por uma comissão especial integrada por pessoas de reputação ilibada e reconhecido conhecimento da matéria em exame, servidores públicos ou não.

Art. 52. O concurso a que se refere o § 4º do artigo 22 desta Lei deve ser precedido de regulamento próprio, a ser obtido pelos interessados no local indicado no edital.

§ 1º O regulamento deverá indicar:

I – a qualificação exigida dos participantes;

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

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

§ 2º Em se tratando de projeto, o vencedor deverá autorizar a Administração a executá-lo quando julgar conveniente.

Art. 53. O leilão pode ser cometido a leiloeiro oficial ou a servidor designado pela Administração, procedendo-se na forma da legislação pertinente.

§ 1º Todo bem a ser leiloado será previamente avaliado pela Administração para fixação do preço mínimo de arrematação.

§ 2º Os bens arrematados serão pagos à vista ou no percentual estabelecido no edital, não inferior a 5% (cinco por cento), e após a assinatura da respectiva ata lavrada no local do leilão, imediatamente entregues ao arrematante, o qual se obrigará ao pagamento do restante no prazo estipulado no edital de convocação, sob pena de perder em favor da Administração o valor já recolhido.

§ 3º Nos leilões internacionais, o pagamento da parcela à vista poderá ser feito em até vinte e quatro horas.

§ 4º O edital de leilão deve ser amplamente divulgado principalmente no município em que se realizará.

Capítulo III Dos Contratos

Seção I Disposições Preliminares

Art. 54. Os contratos administrativos de que trata esta Lei regulam-se pelas suas cláusulas e pelos preceitos de direito público, aplicando-se-lhes, supletivamente, os princípios da teoria geral dos contratos e as disposições de direito privado.

§ 1º 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 da proposta a que se vinculam.

§ 2º Os contratos decorrentes de dispensa ou de inexigibilidade de licitação devem atender aos termos do ato que os autorizou e da respectiva proposta.

Art. 55. São cláusulas necessárias em todo contrato as que estabeleçam:

- I – o objeto e seus elementos característicos;
- II – o regime de execução ou a forma de fornecimento;
- III – o preço e as condições de pagamento, os critérios, 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 prazos de início de etapas de execução, de conclusão, de entrega, de observação e de recebimento definitivo, conforme o caso;
- V – o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;
- VI – as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;
- VII – os direitos e as responsabilidades das partes, as penalidades cabíveis e os valores das multas;
- VIII – os casos de rescisão;
- IX – o reconhecimento dos direitos da Administração, em caso de rescisão administrativa prevista no artigo 77 desta Lei;
- X – as condições de importação, a data e a taxa de câmbio para conversão, quando for o caso;
- XI – a vinculação ao edital de licitação ou ao termo que a dispensou ou a inexigiu, ao convite e à proposta do licitante vencedor;
- XII – a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;
- XIII – a obrigação do contratado de manter, durante toda a execução do contrato, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

§ 2º Nos contratos celebrados pela Administração Pública com pessoas físicas ou jurídicas, inclusive aquelas domiciliadas no estrangeiro, deverá constar necessariamente cláusula que declare competente o foro da sede da Administração para dirimir qualquer questão contratual, salvo o disposto no § 6º do artigo 32 desta Lei.

§ 3º No ato da liquidação da despesa, os serviços de contabilidade comunicarão aos órgãos incumbidos da arrecadação e fiscalização de tributos da União, Estado ou Município, as características e os valores pagos, segundo o disposto no artigo 63 da Lei n. 4.320, de 17 de março de 1964.

Art. 56. A critério da autoridade competente, em cada caso, e desde que prevista no instrumento convocatório, poderá ser exigida prestação de garantia nas contratações de obras, serviços e compras.

§ 1º Caberá ao contratado optar por uma das seguintes modalidades de garantia:

- I – caução em dinheiro ou títulos da dívida pública;
- II – seguro-garantia;
- III – fiança bancária.

§ 2º A garantia a que se refere o *caput* deste artigo não excederá a cinco por cento do valor do contrato e terá seu valor atualizado nas mesmas condições daquele, ressalvado o previsto no § 3º deste artigo.

§ 3º Para obras, serviços e fornecimentos de grande vulto envolvendo alta complexidade técnica e riscos financeiros consideráveis, demonstrados através de parecer tecnicamente aprovado pela autoridade competente, o limite de garantia previsto no parágrafo anterior poderá ser elevado para até dez por cento do valor do contrato.

§ 4º A garantia prestada pelo contratado será liberada ou restituída após a execução do contrato, e, quando em dinheiro, atualizada monetariamente.

§ 5º Nos casos de contratos que importem na entrega de bens pela Administração, dos quais o contratado ficará depositário, ao valor da garantia deverá ser acrescido o valor desses bens.

Art. 57. A duração dos contratos regidos por esta Lei ficará adstrita à vigência dos respectivos créditos orçamentários, exceto quanto aos relativos:

- I – aos projetos cujos produtos estejam contemplados nas metas estabelecidas no Plano Plurianual, os quais poderão ser prorrogados se houver interesse da Administração e desde que isso tenha sido previsto no ato convocatório;
- II – à prestação de serviços a serem executados de forma contínua, que deverão ter a sua duração dimensionada com vistas à obtenção de preços e condições mais vantajosas para a Administração, limitada a duração a sessenta meses;
- III – (vetado);
- IV – ao aluguel de equipamentos e à utilização de programas de informática, podendo a duração estender-se pelo prazo de até 48 (quarenta e oito) meses após o início da vigência do contrato.

§ 1º Os prazos de início de etapas de execução, de conclusão e de entrega admitem prorrogação, mantidas as demais cláusulas do contrato e assegurada a manutenção de seu equilíbrio econômico-financeiro, desde que ocorra algum dos seguintes motivos, devidamente autuados em processo:

- I – alteração do projeto ou especificações, pela Administração;
- II – superveniência de fato excepcional ou imprevisível, estranho à vontade das partes, que altere fundamentalmente as condições de execução do contrato;
- III – interrupção da execução do contrato ou diminuição do ritmo de trabalho por ordem e no interesse da Administração;
- IV – aumento das quantidades inicialmente previstas no contrato, nos limites permitidos por esta Lei;
- V – impedimento de execução do contrato por fato ou ato de terceiro reconhecido pela Administração em documento contemporâneo à sua ocorrência;
- VI – omissão ou atraso de providências a cargo da Administração, inclusive quanto aos pagamentos previstos de que resulte, diretamente, impedimento ou retardamento na execução do contrato, sem prejuízo das sanções legais aplicáveis aos responsáveis.

§ 2º Toda prorrogação de prazo deverá ser justificada por escrito e previamente autorizada pela autoridade competente para celebrar o contrato.

§ 3º É vedado o contrato com prazo de vigência indeterminado.

Art. 58. O regime jurídico dos contratos administrativos instituído por esta Lei confere à Administração, em relação a eles, a prerrogativa de:

- I – modificá-los, unilateralmente, para melhor adequação às finalidades de interesse público, respeitados os direitos do contratado;
- II – rescindi-los, unilateralmente, nos casos especificados no inciso I do artigo 79 desta Lei;
- III – fiscalizar-lhes a execução;
- IV – aplicar sanções motivadas pela inexecução total ou parcial do ajuste;
- V – nos casos de serviços essenciais, ocupar provisoriamente bens móveis, imóveis, pessoal e serviços vinculados ao objeto do contrato, na hipótese da necessidade de acautelamento apuração administrativa de faltas contratuais pelo contratado, bem como na hipótese de rescisão do contrato administrativo.

§ 1º As cláusulas econômico-financeiras e monetárias dos contratos administrativos não poderão ser alteradas sem prévia concordância do contratado.

§ 2º Na hipótese do inciso I deste artigo, as cláusulas econômico-financeiras do contrato deverão ser revistas para que se mantenha o equilíbrio contratual.

Art. 59. A declaração de nulidade do contrato administrativo opera retroativamente impedindo os efeitos jurídicos que ele, ordinariamente, deveria produzir, além de desconstituir os já produzidos.

Parágrafo único. A nulidade não exonera a Administração do dever de indenizar o contratado pelo que este houver executado até a data em que ela for declarada e por outros prejuízos regularmente comprovados, contanto que não lhe seja imputável, promovendo-se a responsabilidade de quem lhe deu causa.

Seção II

Da Formalização dos Contratos

Art. 60. Os contratos e seus aditamentos serão lavrados nas repartições interessadas, as quais manterão arquivo cronológico dos seus autógrafos e registro sistemático do seu extrato, salvo os relativos a direitos reais sobre imóveis, que se formalizam por instrumento lavrado em cartório de notas, de tudo juntando-se cópia no processo que lhe deu origem.

Parágrafo único. É nulo e de nenhum efeito o contrato verbal com a Administração, salvo o de pequenas compras de pronto pagamento, assim entendidas aquelas de valor não superior a 5% (cinco por cento) do limite estabelecido no artigo 23, inciso II, alínea a desta Lei, feitas em regime de adiantamento.

Art. 61. Todo contrato deve mencionar os nomes das partes e os de seus representantes, a finalidade, o ato que autorizou a sua lavratura, o número do processo da licitação, da dispensa ou da inexigibilidade, a sujeição dos contratantes às normas desta Lei e às cláusulas contratuais.

Parágrafo único. A publicação resumida do instrumento de contrato ou de seus aditamentos na imprensa oficial, que é condição indispensável para sua eficácia, será providenciada pela Administração até o quinto dia útil do mês seguinte ao de sua assinatura, para ocorrer no prazo de vinte dias daquela data, qualquer que seja o seu valor, ainda que sem ônus, ressalvado o disposto no artigo 26 desta Lei.

Art. 62. O instrumento de contrato é obrigatório nos casos de concorrência e de tomada de preços, bem como nas dispensas e inexigibilidades cujos preços estejam compreendidos nos limites dessas duas modalidades de licitação, e facultativo nos demais em que a Administração puder substituí-lo por outros instrumentos hábeis tais como carta-contrato, nota de empenho de despesa, autorização de compra ou ordem de execução de serviço.

§ 1º A minuta do futuro contrato integrará sempre o edital ou ato convocatório da licitação.

§ 2º Em carta-contrato, nota de empenho de despesa, autorização de compra, ordem de execução de serviço ou outros instrumentos hábeis aplica-se, no que couber, o disposto no artigo 55 desta Lei.

§ 3º Aplica-se o disposto nos artigos 55 e 58 a 61 desta Lei e demais normas gerais, no que couber:

I – aos contratos de seguro, de financiamento, de locação em que o Poder Público seja locatário, e aos demais cujo conteúdo seja regido, predominantemente, por norma de direito privado;

II – aos contratos em que a Administração for parte como usuária de serviço público.

§ 4º É dispensável o “termo de contrato” e facultada a substituição prevista neste artigo, a critério da Administração e independentemente de seu valor, nos casos de compra com entrega imediata e integral dos bens adquiridos, dos quais não resultem obrigações futuras, inclusive assistência técnica.

Art. 63. É permitido a qualquer licitante o conhecimento dos termos do contrato e do respectivo processo licitatório e, a qualquer interessado, a obtenção de cópia autenticada, mediante o pagamento dos emolumentos devidos.

Art. 64. A Administração convocará regularmente o interessado para assinar o termo de contrato, aceitar ou retirar o instrumento equivalente, dentro do prazo e condições estabelecidos, sob pena de decair o direito à contratação, sem prejuízo das sanções previstas no artigo 81 desta Lei.

§ 1º O prazo de convocação poderá ser prorrogado uma vez, por igual período, quando solicitado pela parte durante o seu transcurso e desde que ocorra motivo justificado aceito pela Administração.

§ 2º É facultado à Administração, quando o convocado não assinar o termo de contrato ou não aceitar ou retirar o instrumento equivalente no prazo e condições estabelecidos, convocar os licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo em igual prazo e nas mesmas condições propostas pelo primeiro classificado, inclusive quanto aos preços atualizados de conformidade com o ato convocatório, ou revogar a licitação independentemente da cominação prevista no artigo 81 desta Lei.

§ 3º Decorridos 60 (sessenta) dias da data da entrega das propostas, sem convocação para a contratação, ficam os licitantes liberados dos compromissos assumidos.

Seção III

Da Alteração dos Contratos

Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos:

I – unilateralmente pela Administração:

- a. quando houver modificação do projeto ou das especificações, para melhor adequação técnica aos seus objetivos;
- b. quando necessária a modificação do valor contratual em decorrência de acréscimo ou diminuição quantitativa de seu objeto, nos limites permitidos por esta Lei;

II – por acordo das partes:

- a. quando conveniente a substituição da garantia de execução;
- b. quando necessária a modificação do regime de execução da obra ou serviço, bem como do modo de fornecimento, em face de verificação técnica da inaplicabilidade dos termos contratuais originários;
- c. quando necessária modificação da forma de pagamento, por imposição de circunstâncias supervenientes, mantido o valor inicial atualizado, vedada a antecipação do pagamento, com relação ao cronograma financeiro fixado, sem a correspondente contraprestação de fornecimento de bens ou execução de obra ou serviço;
- d. para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da Administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis, porém, de conseqüências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual.

§ 1º O contratado fica obrigado a aceitar, nas mesmas condições contratuais, os acréscimos ou supressões que se fizerem nas obras, serviços ou compras, até 25% (vinte e cinco por cento) do valor inicial atualizado do contrato, e no caso particular de reforma de edifício ou de equipamento até o limite de 50% (cinquenta por cento) para os seus acréscimos.

§ 2º Nenhum acréscimo ou supressão poderá exceder os limites estabelecidos no parágrafo anterior.

§ 3º Se no contrato não houverem sido contemplados preços unitários para obras ou serviços, esses serão fixados mediante acordo entre as partes, respeitados os limites estabelecidos no § 1º deste artigo.

§ 4º No caso de supressão de obras, bens ou serviços, se o contratado já houver adquirido os materiais e posto no local dos trabalhos, estes deverão ser pagos pela Administração pelos custos de aquisição regularmente comprovados e monetariamente corrigidos, podendo caber indenização por outros danos eventualmente decorrentes da supressão, desde que regularmente comprovados.

§ 5º Quaisquer tributos ou encargos legais criados, alterados ou extintos, bem como a superveniência de disposições legais, quando ocorridas após a data da apresentação da proposta, de comprovada repercussão nos preços contratados, implicarão a revisão destes para mais ou para menos, conforme o caso.

§ 6º Em havendo alteração unilateral do contrato que aumente os encargos do contratado, a Administração deverá restabelecer, por aditamento, o equilíbrio econômico-financeiro inicial.

§ 7º (Vetado).

§ 8º A variação do valor contratual para fazer face ao reajuste de preços previsto no próprio contrato, as atualizações, compensações ou penalizações financeiras decorrentes das condições de pagamento nele previstas, bem como o empenho de dotações orçamentárias suplementares até o limite do seu valor corrigido, não caracterizam alteração do mesmo, podendo ser registrados por simples apostila, dispensando a celebração de aditamento.

Seção IV **Da Execução dos Contratos**

Art. 66. O contrato deverá ser executado fielmente pelas partes, de acordo com as cláusulas avençadas e as normas desta Lei, respondendo cada uma pelas conseqüências de sua inexecução total ou parcial.

Art. 67. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado, permitida a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição.

§ 1º O representante da Administração anotará em registro próprio todas as ocorrências relacionadas com a execução do contrato, determinando o que for necessário à regularização das faltas ou defeitos observados.

§ 2º As decisões e providências que ultrapassarem a competência do representante deverão ser solicitadas a seus superiores em tempo hábil para adoção das medidas convenientes.

Art. 68. O contratado deverá manter preposto, aceito pela Administração, no local da obra ou serviço, para representá-lo na execução do contrato.

Art. 69. O contratado é obrigado a reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir, às suas expensas, no total ou em parte, o objeto do contrato em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes da execução ou de materiais empregados.

Art. 70. O contratado é responsável pelos danos causados diretamente à Administração ou a terceiros, decorrentes de sua culpa ou dolo na execução do contrato, não excluindo ou reduzindo essa responsabilidade a fiscalização ou o acompanhamento pelo órgão interessado.

Art. 71. O contratado é responsável pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do contrato.

§ 1º A inadimplência do contratado, com referência aos encargos estabelecidos neste artigo, não transfere à Administração Pública a responsabilidade por seu pagamento, nem poderá onerar o objeto do contrato ou restringir a regularização e o uso das obras e edificações, inclusive perante o Registro de Imóveis.

§ 2º A Administração poderá exigir, também, seguro para garantia de pessoas e bens, devendo essa exigência constar do edital da licitação ou do convite.

§ 3º (Vetado).

Art. 72. O contratado, na execução do contrato, sem prejuízo das responsabilidades contratuais e legais, poderá subcontratar partes da obra, serviço ou fornecimento, até o limite admitido, em cada caso, pela Administração.

Art. 73. Executado o contrato, o seu objeto será recebido:

I – em se tratando de obras e serviços:

- a. provisoriamente, pelo responsável por seu acompanhamento e fiscalização, mediante termo circunstanciado, assinado pelas partes em até 15 (quinze) dias da comunicação escrita do contratado;
- b. definitivamente, por servidor ou comissão designada pela autoridade competente, mediante termo circunstanciado, assinado pelas partes, após o decurso do prazo de observação, ou vistoria que comprove a adequação do objeto aos termos contratuais, observado o disposto no artigo 69 desta Lei.

II – em se tratando de compras ou de locação de equipamentos:

- a. provisoriamente, para efeito de posterior verificação da conformidade do material com a especificação;
- b. definitivamente, após a verificação da qualidade e quantidade do material e consequente aceitação.

§ 1º Nos casos de aquisição de equipamentos de grande vulto, o recebimento far-se-á mediante termo circunstanciado e, nos demais, mediante recibo.

§ 2º O recebimento provisório ou definitivo não exclui a responsabilidade civil pela solidez e segurança da obra ou do serviço, nem ético-profissional pela perfeita execução do contrato, dentro dos limites estabelecidos pela Lei ou pelo contrato.

§ 3º O prazo a que se refere a alínea *b* do inciso I deste artigo não poderá ser superior a 90 (noventa) dias, salvo em casos excepcionais, devidamente justificados e previstos no edital.

§ 4º Na hipótese de o termo circunstanciado ou a verificação a que se refere este artigo não serem, respectivamente, lavrado ou procedida dentro dos prazos fixados, reputar-se-ão como realizados, desde que comunicados à Administração nos 15 (quinze) dias anteriores à exaustão dos mesmos.

Art. 74. Poderá ser dispensado o recebimento provisório nos seguintes casos:

I – gêneros perecíveis e alimentação preparada;

II – serviços profissionais;

III – obras e serviços de valor até o previsto no artigo 23, inciso II, alínea *a* desta Lei, desde que não se componham de aparelhos, equipamentos e instalações sujeitos à verificação de funcionamento e produtividade.

Parágrafo único. Nos casos deste artigo o recebimento será feito mediante recibo.

Art. 75. Salvo disposições em contrário constantes do edital, do convite ou de ato normativo, os ensaios, testes e demais provas exigidos por normas técnicas oficiais para a boa execução do objeto do contrato correm por conta do contratado.

Art. 76. A Administração rejeitará, no todo ou em parte, obra, serviço ou fornecimento executado em desacordo com o contrato.

Seção V

Da Inexecução e da Rescisão dos Contratos

Art. 77. A inexecução total ou parcial do contrato enseja a sua rescisão, com as consequências contratuais e as previstas em lei ou regulamento.

Art. 78. Constituem motivo para rescisão do contrato:

I – o não cumprimento de cláusulas contratuais, especificações, projetos ou prazos;

II – o cumprimento irregular de cláusulas contratuais, especificações, projetos e prazos;

- III – a lentidão do seu cumprimento, levando a Administração a comprovar a impossibilidade da conclusão da obra, do serviço ou do fornecimento, nos prazos estipulados;
- IV – o atraso injustificado no início da obra, serviço ou fornecimento;
- V – a paralisação da obra, do serviço ou do fornecimento, sem justa causa e prévia comunicação à Administração;
- VI – a subcontratação total ou parcial do seu objeto, a associação do contratado com outrem, a cessão ou transferência, total ou parcial, bem como a fusão, cisão ou incorporação, não admitidas no edital e no contrato;
- VII – o desatendimento das determinações regulares da autoridade designada para acompanhar e fiscalizar a sua execução, assim como as de seus superiores;
- VIII – o cometimento reiterado de faltas na sua execução, anotadas na forma do § 1º do artigo 67 desta Lei;
- IX – a decretação de falência ou a instauração de insolvência civil;
- X – a dissolução da sociedade ou o falecimento do contratado;
- XI – a alteração social ou a modificação da finalidade ou da estrutura da empresa, que prejudique a execução do contrato;
- XII – razões de interesse público, de alta relevância e amplo conhecimento, justificadas e determinadas pela máxima autoridade da esfera administrativa a que está subordinado o contratante e exaradas no processo administrativo a que se refere o contrato;
- XIII – a supressão, por parte da Administração, de obras, serviços ou compras, acarretando modificação do valor inicial do contrato além do limite permitido no § 1º do artigo 65 desta Lei;
- XIV – a suspensão de sua execução, por ordem escrita da Administração, por prazo superior a 120 (cento e vinte) dias, salvo em caso de calamidade pública, grave perturbação da ordem interna ou guerra, ou ainda por repetidas suspensões que totalizem o mesmo prazo, independentemente do pagamento obrigatório de indenizações pelas sucessivas e contratualmente imprevistas desmobilizações e mobilizações e outras previstas, assegurado ao contratado, nesses casos, o direito de optar pela suspensão do cumprimento das obrigações assumidas até que seja normalizada a situação;
- XV – o atraso superior a 90 (noventa) dias dos pagamentos devidos pela Administração decorrentes de obras, serviços ou fornecimento, ou parcelas destes, já recebidos ou executados, salvo em caso de calamidade pública, grave perturbação da ordem interna ou guerra, assegurado ao contratado o direito de optar pela suspensão do cumprimento de suas obrigações até que seja normalizada a situação;
- XVI – a não liberação, por parte da Administração, de área, local ou objeto para execução de obra, serviço ou fornecimento, nos prazos contratuais, bem como das fontes de materiais naturais especificadas no projeto;
- XVII – a ocorrência de caso fortuito ou de força maior, regularmente comprovada, impeditiva da execução do contrato.

Parágrafo único. Os casos de rescisão contratual serão formalmente motivados nos autos do processo, assegurado o contraditório e a ampla defesa.

Art. 79. A rescisão do contrato poderá ser:

- I – determinada por ato unilateral e escrito da Administração, nos casos enumerados nos incisos I a XII e XVII do artigo anterior;
- II – amigável, por acordo entre as partes, reduzida a termo no processo da licitação, desde que haja conveniência para a Administração;
- III – judicial, nos termos da legislação;
- IV – (vetado).

§ 1º A rescisão administrativa ou amigável deverá ser precedida de autorização escrita e fundamentada da autoridade competente.

§ 2º Quando a rescisão ocorrer com base nos incisos XII a XVII do artigo anterior, sem que haja culpa do contratado, será este ressarcido dos prejuízos regulamentares comprovados que houver sofrido, tendo ainda direito a:

- I – devolução de garantia;
- II – pagamentos devidos pela execução do contrato até a data da rescisão;
- III – pagamento do custo da desmobilização.

§ 3º (Vetado).

§ 4º (Vetado).

§ 5º Ocorrendo impedimento, paralisação ou sustação do contrato, o cronograma de execução será prorrogado automaticamente por igual tempo.

Art. 80. A rescisão de que trata o inciso I do artigo anterior acarreta as seguintes conseqüências, sem prejuízo das sanções previstas nesta Lei:

- I – assunção imediata do objeto do contrato, no estado e local em que se encontrar, por ato próprio da Administração;
- II – ocupação e utilização do local, instalações, equipamentos, material e pessoal empregados na execução do contrato, necessários à sua continuidade, na forma do inciso V do artigo 58 desta Lei;
- III – execução da garantia contratual, para ressarcimento da Administração, e dos valores das multas e indenizações a ela devidos;
- IV – retenção dos créditos decorrentes do contrato até o limite dos prejuízos causados à Administração.

§ 1º A aplicação das medidas previstas nos incisos I e II deste artigo fica a critério da Administração, que poderá dar continuidade à obra ou ao serviço por execução direta ou indireta.

§ 2º É permitido à Administração, no caso de concordata do contratado, manter o contrato, podendo assumir o controle de determinadas atividades de serviços essenciais.

§ 3º Na hipótese do inciso II deste artigo, o ato deverá ser precedido de autorização expressa do Ministro de Estado competente, ou Secretário Estadual ou Municipal, conforme o caso.

§ 4º A rescisão de que trata o inciso IV do artigo anterior permite à Administração, a seu critério, aplicar a medida prevista no inciso I deste artigo.

Capítulo IV **Das Sanções Administrativas e da Tutela Judicial**

Seção I

Das Disposições Gerais

Art. 81. A recusa injustificada do adjudicatário em assinar o contrato, aceitar ou retirar o instrumento equivalente, dentro do prazo estabelecido pela Administração, caracteriza o descumprimento total da obrigação assumida, sujeitando-o às penalidades legalmente estabelecidas.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica aos licitantes convocados nos termos do artigo 64, § 2º desta Lei, que não aceitarem a contratação, nas mesmas condições propostas pelo primeiro adjudicatário, inclusive quanto ao prazo e preço.

Art. 82. Os agentes administrativos que praticarem atos em desacordo com os preceitos desta Lei ou visando a frustrar os objetivos da licitação sujeitam-se às sanções previstas nesta Lei e nos regulamentos próprios, sem prejuízo das responsabilidades civil e criminal que seu ato ensejar.

Art. 83. Os crimes definidos nesta Lei, ainda que simplesmente tentados, sujeitam os seus autores, quando servidores públicos, além das sanções penais, à perda do cargo, emprego, função ou mandato eletivo.

Art. 84. Considera-se servidor público, para os fins desta Lei, aquele que exerce, mesmo que transitoriamente ou sem remuneração, cargo, função ou emprego público.

§ 1º Equipara-se a servidor público, para os fins desta Lei, quem exerce cargo, emprego ou função em entidade paraestatal, assim consideradas, além das fundações, empresas públicas e sociedades de economia mista, as demais entidades sob controle, direto ou indireto, do Poder Público.

§ 2º A pena imposta será acrescida da terça parte, quando os autores dos crimes previstos nesta Lei forem ocupantes de cargo em comissão ou de função de confiança em órgão da Administração Direta, autarquia, empresa pública, sociedade de economia mista, fundação pública, ou outra entidade controlada direta ou indiretamente pelo Poder Público.

Art. 85. As infrações penais previstas nesta Lei pertinem às licitações e aos contratos celebrados pela União, Estados, Distrito Federal, Municípios, e respectivas autarquias, empresas públicas, sociedades de economia mista, fundações públicas, e quaisquer outras entidades sob seu controle direto ou indireto.

Seção II

Das Sanções Administrativas

Art. 86. O atraso injustificado na execução do contrato sujeitará o contratado à multa de mora, na forma prevista no instrumento convocatório ou no contrato.

§ 1º A multa a que alude este artigo não impede que a Administração rescinda unilateralmente o contrato e aplique as outras sanções previstas nesta Lei.

§ 2º A multa, aplicada após regular processo administrativo, será descontada da garantia do respectivo contratado.

§ 3º Se a multa for de valor superior ao valor da garantia prestada, além da perda desta, responderá o contratado pela sua diferença, a qual será descontada dos pagamentos eventualmente devidos pela Administração ou, ainda, quando for o caso, cobrada judicialmente.

Art. 87. Pela inexecução total ou parcial do contrato a Administração poderá, garantida a prévia defesa, aplicar ao contratado as seguintes sanções:

- I – advertência;
- II – multa, na forma prevista no instrumento convocatório ou no contrato;
- III – suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com a Administração, por prazo não superior a 2 (dois) anos;
- IV – declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que o contratado ressarcir a Administração pelos prejuízos resultantes e após decorrido o prazo da sanção aplicada com base no inciso anterior.

§ 1º Se a multa aplicada for superior ao valor da garantia prestada, além da perda desta, responderá o contratado pela sua diferença, que será descontada dos pagamentos eventualmente devidos pela Administração ou cobrada judicialmente.

§ 2º As sanções previstas nos incisos I, III e IV deste artigo poderão ser aplicadas juntamente com a do inciso II, facultada a defesa prévia do interessado, no respectivo processo, no prazo de 5 (cinco) dias úteis.

§ 3º A sanção estabelecida no inciso IV deste artigo é de competência exclusiva do Ministro de Estado, do Secretário Estadual ou Municipal, conforme o caso, facultada a defesa do interessado no respectivo processo, no prazo de 10 (dez) dias da abertura de vista, podendo a reabilitação ser requerida após 2 (dois) anos de sua aplicação.

Art. 88. As sanções previstas nos incisos III e IV do artigo anterior poderão também ser aplicadas às empresas ou aos profissionais que, em razão dos contratos regidos por esta Lei:

- I – tenham sofrido condenação definitiva por praticarem por meios dolosos, fraude fiscal no recolhimento de quaisquer tributos;

- II – tenham praticado atos ilícitos visando a frustrar os objetivos da licitação;
- III – demonstrem não possuir idoneidade para contratar com a Administração em virtude de atos ilícitos praticados.

Seção III

Dos Crimes e das Penas

Art. 89. Dispensar ou inexigir licitação fora das hipóteses previstas em Lei, ou deixar de observar as formalidades pertinentes à dispensa ou à inexigibilidade:

Pena – detenção, de 3 (três) a 5 (cinco) anos, e multa.

Parágrafo único. Na mesma pena incorre aquele que, tendo comprovadamente concorrido para consumação da ilegalidade, beneficiou-se da dispensa ou inexigibilidade ilegal, para celebrar contrato com o Poder Público.

Art. 90. Frustrar ou fraudar, mediante ajuste, combinação ou qualquer outro expediente o caráter competitivo do procedimento licitatório, com intuito de obter, para si ou para outrem, vantagem decorrente da adjudicação do objeto da licitação:

Pena – detenção, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e multa.

Art. 91. Patrocinar, direta ou indiretamente, interesse privado perante a Administração, dando causa à instauração de licitação ou à celebração de contrato, cuja invalidação vier a ser decretada pelo Poder Judiciário:

Pena – detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, e multa.

Art. 92. Admitir, possibilitar ou dar causa a qualquer modificação ou vantagem, inclusive prorrogação contratual, em favor do adjudicatário, durante a execução dos contratos celebrados com o Poder Público, sem autorização em Lei, no ato convocatório da licitação ou nos respectivos instrumentos contratuais, ou, ainda, pagar fatura com preterição da ordem cronológica de sua exigibilidade, observado o disposto no artigo 121 desta Lei:

Pena – detenção de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e multa.

Parágrafo único. Incide na mesma pena o contratado que, tendo comprovadamente concorrido para a consumação da ilegalidade, obtém vantagem indevida ou se beneficia, injustamente, das modificações ou prorrogações contratuais.

Art. 93. Impedir, perturbar ou fraudar a realização de qualquer ato de procedimento licitatório:

Pena – detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, e multa.

Art. 94. Devassar o sigilo de proposta apresentada em procedimento licitatório, ou proporcionar a terceiro o ensejo de devassá-lo:

Pena – detenção, de 2 (dois) a 3 (três) anos, e multa.

Art. 95. Afastar ou procurar afastar licitante, por meio de violência, grave ameaça, fraude ou oferecimento de vantagem de qualquer tipo:

Pena – detenção, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e multa além da pena correspondente à violência.

Parágrafo único. Incorre na mesma pena quem se abstém ou desiste de licitar, em razão da vantagem oferecida.

Art. 96. Fraudar, em prejuízo da Fazenda Pública, licitação instaurada para aquisição ou venda de bens ou mercadorias, ou contrato dela decorrente:

- I – elevando arbitrariamente os preços;
- II – vendendo, como verdadeira ou perfeita, mercadoria falsificada ou deteriorada;
- III – entregando uma mercadoria por outra;
- IV – alterando substância, qualidade ou quantidade da mercadoria fornecida;

V – tornando, por qualquer modo, injustamente, mais onerosa a proposta ou a execução do contrato:

Pena – detenção, de 3 (três) a 6 (seis) anos, e multa.

Art. 97. Admitir à licitação ou celebrar contrato com empresa ou profissional declarado inidôneo:

Pena – detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, e multa.

Parágrafo único. Incide na mesma pena aquele que, declarado inidôneo, venha a licitar ou a contratar com a Administração.

Art. 98. Obstar, impedir ou dificultar, injustamente, a inscrição de qualquer interessado nos registros cadastrais ou promover indevidamente a alteração, suspensão ou cancelamento de registro do inscrito:

Pena – detenção de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, e multa.

Art. 99. A pena de multa cominada nos artigos 89 a 98 desta Lei consiste no pagamento de quantia fixada na sentença e calculada em índices percentuais, cuja base corresponderá ao valor da vantagem efetivamente obtida ou potencialmente auferível pelo agente.

§ 1º Os índices a que se refere este artigo não poderão ser inferiores a 2% (dois por cento), nem superiores a 5% (cinco por cento) do valor do contrato licitado ou celebrado com dispensa ou inexigibilidade de licitação.

§ 2º O produto da arrecadação da multa reverterá, conforme o caso, à Fazenda Federal, Distrital, Estadual ou Municipal.

Seção IV

Do Processo e do Procedimento Judicial

Art. 100. Os crimes definidos nesta Lei são de ação penal pública incondicionada, cabendo ao Ministério Público promovê-la.

Art. 101. Qualquer pessoa poderá provocar, para os efeitos desta Lei, a iniciativa do Ministério Público, fornecendo-lhe, por escrito, informações sobre o fato e sua autoria, bem como as circunstâncias em que se deu a ocorrência.

Parágrafo único. Quando a comunicação for verbal, mandará a autoridade reduzi-la a termo, assinado pelo apresentante e por duas testemunhas.

Art. 102. Quando em autos ou documentos de que conhecerem, os magistrados, os membros dos Tribunais ou Conselhos de Contas ou os titulares dos órgãos integrantes do sistema de controle interno de qualquer dos Poderes, verificarem a existência dos crimes definidos nesta Lei remeterão ao Ministério Público as cópias e os documentos necessários ao oferecimento da denúncia.

Art. 103. Será admitida ação penal privada subsidiária da pública, se esta não for ajuizada no prazo legal, aplicando-se, no que couber, o disposto nos artigos 29 e 30 do Código de Processo Penal.

Art. 104. Recebida a denúncia e citado o réu, terá este o prazo de 10 (dez) dias para apresentação de defesa escrita, contado da data do seu interrogatório, podendo juntar documentos, arrolar as testemunhas que tiver, em número não superior a 5 (cinco), e indicar as demais provas que pretenda produzir.

Art. 105. Ouvidas as testemunhas da acusação e da defesa e praticadas as diligências instrutórias deferidas ou ordenadas pelo juiz, abrir-se-á, sucessivamente, o prazo de 5 (cinco) dias a cada parte para alegações finais.

Art. 106. Decorrido esse prazo, e conclusos os autos dentro de 24 (vinte e quatro) horas, terá o Juiz 10 (dez) dias para proferir a sentença.

Art. 107. Da sentença cabe apelação, interponível no prazo de 5 (cinco) dias.

Art. 108. No processamento e julgamento das infrações penais definidas nesta Lei, assim como nos recursos e nas execuções que lhes digam respeito, aplicar-se-ão, subsidiariamente, o Código de Processo Penal e a Lei de Execução Penal.

Capítulo V **Dos Recursos Administrativos**

Art. 109. Dos atos da Administração decorrentes da aplicação desta Lei cabem:

- I – recurso, no prazo de 5 (cinco) dias úteis a contar da intimação do ato ou da lavratura da ata, nos casos de:
 - a. habilitação ou inabilitação do licitante;
 - b. julgamento das propostas;
 - c. anulação ou revogação da licitação;
 - d. indeferimento do pedido de inscrição em registro cadastral, sua alteração ou cancelamento;
 - e. rescisão do contrato, a que se refere o inciso I do artigo 79 desta Lei;
 - f. aplicação das penas de advertência, suspensão temporária ou de multa.
- II – representação, no prazo de 5 (cinco) dias úteis da intimação da decisão relacionada com o objeto da licitação ou do contrato, de que não caiba recurso hierárquico;
- III – pedido de reconsideração de decisão de Ministro de Estado, ou Secretário Estadual ou Municipal, conforme o caso, na hipótese do § 4º do artigo 87 desta Lei, no prazo de 10 (dez) dias úteis da intimação do ato.

§ 1º A intimação dos atos referidos no inciso I, alíneas a, b, c e e deste artigo, excluídos os relativos à advertência e multa de mora, e no inciso III, será feita mediante publicação na imprensa oficial, salvo, para os casos previstos nas alíneas a e b, se presentes os prepostos dos licitantes no ato em que foi adotada a decisão, quando poderá ser feita por comunicação direta aos interessados e lavrada em ata.

§ 2º O recurso previsto nas alíneas a e b do inciso I deste artigo terá efeito suspensivo, podendo a autoridade competente, motivadamente e presentes razões de interesse público, atribuir ao recurso interposto eficácia suspensiva aos demais recursos.

§ 3º Interposto, o recurso será comunicado aos demais licitantes que poderão impugná-lo no prazo de 5 (cinco) dias úteis.

§ 4º O recurso será dirigido à autoridade superior, por intermédio da que praticou o ato recorrido, a qual poderá reconsiderar sua decisão, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, ou, nesse mesmo prazo, fazê-lo subir, devidamente informado, devendo, neste caso, a decisão ser proferida dentro do prazo de 5 (cinco) dias úteis, contado do recebimento do recurso, sob pena de responsabilidade.

§ 5º Nenhum prazo de recurso, representação ou pedido de reconsideração se inicia ou corre sem que os autos do processo estejam com vista franqueada ao interessado.

§ 6º Em se tratando de licitações efetuadas na modalidade de carta-convite os prazos estabelecidos nos incisos I e II e no § 3º deste artigo serão de dois dias úteis.

Capítulo VI **Das Disposições Finais e Transitórias**

Art. 110. Na contagem dos prazos estabelecidos nesta Lei, excluir-se-á o dia do início e incluir-se-á o do vencimento, e considerar-se-ão os dias consecutivos, exceto quando for explicitamente disposto em contrário.

Parágrafo único. Só se iniciam e vencem os prazos referidos neste artigo em dia de expediente no órgão ou na entidade.

Art. 111. A Administração só poderá contratar, pagar, premiar ou receber projeto ou serviço técnico especializado desde que o autor ceda os direitos patrimoniais a ele relativos e a Ad-

ministração possa utilizá-lo de acordo com o previsto no regulamento de concurso ou no ajuste para sua elaboração.

Parágrafo único. Quando o projeto referir-se à obra imaterial de caráter tecnológico, insuscetível de privilégio a cessão dos direitos incluirá o fornecimento de todos os dados, documentos e elementos de informação pertinentes à tecnologia de concepção, desenvolvimento, fixação em suporte físico de qualquer natureza e aplicação da obra.

Art. 112. Quando o objeto do contrato interessar a mais de uma entidade pública, caberá ao órgão contratante, perante a entidade interessada, responder pela sua boa execução, fiscalização e pagamento.

Parágrafo único. Fica facultado à entidade interessada o acompanhamento da execução do contrato.

Art. 113. O controle das despesas decorrentes dos contratos e demais instrumentos regidos por esta Lei será feito pelo Tribunal de Contas competente, na forma da legislação pertinente, ficando os órgãos interessados da Administração responsáveis pela demonstração da legalidade e regularidade da despesa e execução, nos termos da Constituição e sem prejuízo do sistema de controle interno nela previsto.

§ 1º Qualquer licitante, contratado ou pessoa física ou jurídica poderá representar ao Tribunal de Contas ou aos órgãos integrantes do sistema de controle interno contra irregularidades na aplicação desta Lei, para os fins do disposto neste artigo.

§ 2º Os Tribunais de Contas e os órgãos integrantes do sistema de controle interno poderão solicitar para exame, até o dia útil imediatamente anterior à data de recebimento das propostas, cópia do edital de licitação já publicado, obrigando-se os órgãos ou entidades da Administração interessada à adoção de medidas corretivas pertinentes que, em função desse exame, lhes forem determinadas.

Art. 114. O sistema instituído nesta Lei não impede a pré-qualificação de licitantes nas concorrências, a ser procedida sempre que o objeto da licitação, recomende análise mais detida da qualificação técnica dos interessados.

§ 1º A adoção do procedimento de pré-qualificação será feita mediante proposta da autoridade competente, aprovada pela imediatamente superior.

§ 2º Na pré-qualificação serão observadas as exigências desta Lei relativas à concorrência, à convocação dos interessados, ao procedimento e à análise da documentação.

Art. 115. Os órgãos da Administração poderão expedir normas relativas aos procedimentos operacionais a serem observados na execução das licitações, no âmbito de sua competência, observadas as disposições desta Lei.

Parágrafo único. As normas a que se refere este artigo, após aprovação da autoridade competente, deverão ser publicadas na imprensa oficial.

Art. 116. Aplicam-se as disposições desta Lei, no que couber, aos convênios, acordos, ajustes e outros instrumentos congêneres celebrados por órgãos e entidades da Administração.

§ 1º A celebração de convênio, acordo ou ajuste pelos órgãos ou entidades da Administração Pública depende de prévia aprovação de competente plano de trabalho proposto pela organização interessada, o qual deverá conter, no mínimo, as seguintes informações:

- I – identificação do objeto a ser executado;
- II – metas a serem atingidas;
- III – etapas ou fases de execução;
- IV – plano de aplicação dos recursos financeiros;
- V – cronograma de desembolso;
- VI – previsão de início e fim da execução do objeto, bem assim da conclusão das etapas ou fases programadas;

VII – se o ajuste compreender obra ou serviço de engenharia, comprovação de que os recursos próprios para complementar a execução do objeto estão devidamente assegurados, salvo se o custo total do empreendimento recair sobre a entidade ou órgão descentralizador.

§ 2º Assinado o convênio, a entidade ou órgão repassador dará ciência do mesmo à Assembléia Legislativa ou à Câmara Municipal respectiva.

§ 3º As parcelas do convênio serão liberadas em estrita conformidade com o plano de aplicação aprovado, exceto nos casos a seguir, em que as mesmas ficarão retidas até o saneamento das impropriedades ocorrentes:

- I – quando não tiver havido comprovação da boa e regular aplicação da parcela anteriormente recebida, na forma da legislação aplicável, inclusive mediante procedimentos de fiscalização local, realizados periodicamente pela entidade ou órgão descentralizador dos recursos ou pelo órgão competente do sistema de controle interno da Administração Pública;
- II – quando verificado desvio de finalidade na aplicação dos recursos, atrasos não justificados no cumprimento das etapas ou fases programadas, práticas atentatórias aos princípios fundamentais de Administração Pública nas contratações e demais atos praticados na execução do convênio, ou o inadimplemento do executor com relação a outras cláusulas convencionais básicas;
- III – quando o executor deixar de adotar as medidas saneadoras apontadas pelo partícipe repassador dos recursos ou por integrantes do respectivo sistema de controle interno.

§ 4º Os saldos de convênio, enquanto não utilizados, serão obrigatoriamente aplicados em cadernetas de poupança de instituição financeira oficial se a previsão de seu uso for igual ou superior a um mês, ou em fundo de aplicação financeira de curto prazo ou operação de mercado aberto lastreada em títulos da dívida pública, quando a utilização dos mesmos verificar-se em prazos menores que um mês.

§ 5º As receitas financeiras auferidas na forma do parágrafo anterior serão obrigatoriamente computadas a crédito do convênio e aplicadas, exclusivamente, no objeto de sua finalidade, devendo constar de demonstrativo específico que integrará as prestações de contas do ajuste.

§ 6º Quando da conclusão, denúncia, rescisão ou extinção do convênio, acordo ou ajuste, os saldos financeiros remanescentes, inclusive os provenientes das receitas obtidas das aplicações financeiras realizadas, serão devolvidos à entidade ou órgão repassador dos recursos, no prazo improrrogável de 30 (trinta) dias do evento, sob pena da imediata instauração de tomada de contas especial do responsável, providenciada pela autoridade competente do órgão ou entidade titular dos recursos.

Art. 117. As obras, serviços, compras e alienações realizadas pelos órgãos dos Poderes Legislativo e Judiciário e do Tribunal de Contas regem-se pelas normas desta Lei, no que couber, nas três esferas administrativas.

Art. 118. Os Estados, o Distrito Federal, os Municípios e as entidades da administração indireta deverão adaptar suas normas sobre licitações e contratos ao disposto nesta Lei.

Art. 119. As sociedades de economia mista, empresas e fundações públicas e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União e pelas entidades referidas no artigo anterior editarão regulamentos próprios devidamente publicados, ficando sujeitas às disposições desta Lei.

Parágrafo único. Os regulamentos a que se refere este artigo, no âmbito da Administração Pública, após aprovados pela autoridade de nível superior a que estiverem vinculados os respectivos órgãos, sociedades e entidades, deverão ser publicados na imprensa oficial.

Art. 120. Os valores fixados por esta Lei serão automaticamente corrigidos na mesma periodicidade e proporção da variação do Índice Geral de Preços do Mercado – IGPM, com base no índice do mês de dezembro de 1991.

Parágrafo único. O Poder Executivo Federal fará publicar no Diário Oficial da União os novos valores oficialmente vigentes por ocasião de cada evento citado no *caput* deste artigo, desprezando-se as frações inferiores a CR\$ 1,00 (hum cruzeiro real).

Art. 121. O disposto nesta Lei não se aplica às licitações instauradas e aos contratos assinados anteriormente à sua vigência, ressalvado o disposto no artigo 57, nos §§ 1º, 2º e 8º do artigo 65, no inciso XV do artigo 78, bem assim o disposto no *caput* do artigo 5º, com relação ao pagamento das obrigações na ordem cronológica, podendo esta ser observada, no prazo de noventa dias contados da vigência desta Lei, separadamente para as obrigações relativas aos contratos regidos por legislação anterior à Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993.

Parágrafo único. Os contratos relativos a imóveis do patrimônio da União continuam a reger-se pelas disposições do Decreto-lei n. 9.760, de 5 de setembro de 1946, com suas alterações, e os relativos a operações de crédito interno ou externo celebrados pela União ou a concessão de garantia do Tesouro Nacional continuam regidos pela legislação pertinente, aplicando-se esta Lei, no que couber.

Art. 122. Nas concessões de linhas aéreas, observar-se-á procedimento licitatório específico, a ser estabelecido no Código Brasileiro de Aeronáutica.

Art. 123. Em suas licitações e contratações administrativas, as repartições sediadas no exterior observarão as peculiaridades locais e os princípios básicos desta Lei, na forma de regulamentação específica.

Art. 124. Aplicam-se às licitações e aos contratos para permissão ou concessão de serviços públicos os dispositivos desta Lei que não conflitem com a legislação específica sobre o assunto.

Parágrafo único. As exigências contidas nos incisos II a IV do § 2º do artigo 7º serão dispensadas nas licitações para concessão de serviços com execução prévia de obras em que não foram previstos desembolsos por parte da Administração Pública concedente.

Art. 125. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 126. Revogam-se as disposições em contrário, especialmente os Decretos-leis ns. 2.300, de 21 de novembro de 1986; 2.348, de 24 de julho de 1987; 2.360, de 16 de setembro de 1987; a Lei n. 8.220, de 4 de setembro de 1991; e o art. 83 da Lei n. 5.194, de 24 de dezembro de 1966.

Itamar Franco – Presidente da República.

Nota sobre a Lei n. 8.666/93

[1] Com as alterações introduzidas pela Lei n. 8.883, de 8 de junho de 1994 – DOU 09.06.94.

LEI N. 8.693, DE 3 DE AGOSTO DE 1993

DISPÕE SOBRE A DESCENTRALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO COLETIVO DE PASSAGEIROS, URBANO E SUBURBANO, DA UNIÃO PARA OS ESTADOS E MUNICÍPIOS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Presidente da República.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º A Rede Ferroviária Federal S/A. – RFFSA e a Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S/A. – AGEF transferirão à União, atendidas as condições previstas nesta Lei, a totalidade das ações de sua propriedade no capital da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU e da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S/A. – TRENSURB.

§ 1º (Vetado).

§ 2º (Vetado).

§ 3º As transferências das ações far-se-ão mediante a lavratura de termo no livro de “Transferências de Ações Nominativas” das respectivas sociedades, devendo a União ser representada na forma da alínea *b* do inciso V do art. 10 do Decreto-lei n. 147, de 3 de fevereiro de 1967.

§ 4º (Vetado).

§ 5º (Vetado).

§ 6º (Vetado).

§ 7º (Vetado).

§ 8º Nos aditivos a contratos de crédito externo constará, obrigatoriamente, cláusula excluindo a jurisdição de tribunais estrangeiros, admitida apenas a submissão de eventuais dúvidas e controvérsias delas decorrentes à justiça brasileira ou a arbitragem, nos termos do artigo 11 do Decreto-lei n. 1.312, de 15 de fevereiro de 1974.

Art. 2º (Vetado).

Art. 3º Efetivada a transferência das ações a que se refere o artigo 1º, fica autorizada a cisão da CBTU, mediante a criação de novas sociedades constituídas para esse fim, cujo objeto social será, em cada caso, a exploração de serviços de transporte ferroviário coletivo de passageiros, urbano e suburbano, respectivamente nos Estados e Municípios onde esses serviços são atualmente prestados.

§ 1º A cisão far-se-á com a versão, em cada caso, de parcelas do patrimônio da CBTU diretamente vinculado à exploração dos serviços de transporte de que trata o *caput* deste artigo.

§ 2º As operações de cisão previstas neste artigo reger-se-ão pelo disposto nesta Lei e nos artigos 223 a 226, 229, 230, 233 e 234, da Lei n. 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

§ 3º A cisão com versão de parcela do patrimônio em sociedade já existente e sob controle acionário direto ou indireto de Estado ou Município obedecerá às disposições do artigo 227 da Lei n. 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

§ 4º As ações da União nas sociedades a serem constituídas poderão ser alienadas, a qualquer título, inclusive mediante doação, aos Estados e Municípios nos quais os serviços de transporte são prestados.

§ 5º As operações de cisão de que trata este artigo só serão realizadas mediante prévia aceitação, em cada caso, pelos respectivos Estados e Municípios, da doação prevista no parágrafo anterior.

§ 6º A transferência da exploração de todos os serviços de transporte a cargo da CBTU implicará a sua extinção ou dissolução, aplicando-se, em quaisquer dos casos, o disposto aos artigos 18, 20, 21 e 23, da Lei n. 8.029, de 12 de abril de 1990.

Art. 4º Efetivada a transferência das ações a que se refere o artigo 1º desta Lei, fica a União autorizada a alienar, a qualquer título, inclusive mediante doação, ao Estado do Rio Grande do Sul e ao Município de Porto Alegre, as ações de sua propriedade na Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S/A. – TRENSURB.

Art. 5º (Vetado).

Art. 6º (Vetado).

§ 1º (Vetado).

§ 2º (Vetado).

§ 3º Ficará assegurado ao empregado o direito de manter-se como participante da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, obrigadas as novas sociedades criadas nos termos desta Lei a serem suas patrocinadoras, podendo também os novos empregados que, porventura, forem contratados pela novas empresas a serem criadas associar-se à referida Fundação nas mesmas condições.

§ 4º Aos empregados da CBTU, transferidos para as novas sociedades criadas nos termos desta Lei e ocupantes de imóveis pertencentes à RFFSA ou CBTU, ficarão assegurados o direito de ocupação e a propriedade para aquisição.

§ 5º (Vetado).

§ 6º (Vetado).

§ 7º (Vetado).

Art. 7º Fica a União autorizada a:

- I – adquirir, inclusive mediante compensação de créditos, permuta ou dação em pagamento, os créditos que as instituições financeiras por ela controladas tenham contra a Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro – METRÔ, bem como contra o Estado do Rio de Janeiro e o Município do Rio de Janeiro, que tenham sido contraídos diretamente em favor do METRÔ;
- II – capitalizar o montante de seus créditos, inclusive aqueles objeto do inciso anterior, mediante subscrição de aumento de capital do METRÔ e integralização com esses créditos;
- III – alienar, a qualquer título, inclusive mediante doação, ao Estado do Rio de Janeiro e ao Município do Rio de Janeiro, a integralidade ou parte das ações que receber em decorrência da capitalização prevista no inciso anterior.

Parágrafo único. As despesas decorrentes do disposto neste artigo correrão à conta de dotação específica.

Art. 8º Para garantir os serviços de transporte de cargas de passageiros oferecidos pela RFFSA, as novas sociedades referidas nesta Lei deverão celebrar acordos com a RFFSA ou manter os existentes entre a RFFSA e a CBTU, no que diz respeito ao tráfego mútuo e aos planos diretores de investimento, em áreas comuns a ambas as empresas.

Parágrafo único. Entende-se, para fins desta Lei, como tráfego mútuo, o compartilhamento, com a RFFSA, das vias pertencentes atualmente à CBTU, as quais serão transferidas para as novas sociedades, possibilitando a circulação simultânea de trens de passageiros urbanos e de longo percurso e de cargas.

Art. 9º Fica o Ministro de Estado dos Transportes autorizado a construir Grupos de Trabalho, compostos por representantes dos Governos Federal, Estadual e Municipal, bem como por representantes dos trabalhadores e usuários, com objetivo de acompanhar os processos de transferências dos sistemas ferroviários de transporte coletivo de passageiros, de que trata esta Lei.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 11. Revogam-se o Decreto-lei n. 2.399, de 21 de dezembro de 1987, e demais disposições em contrário.

Itamar Franco – Presidente da República.

DECRETO, DE 31 DE AGOSTO DE 1993

CRIA, NO ÂMBITO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, O CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES URBANOS – CNTU, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 84, incisos IV e VI, e tendo em vista o disposto no artigo 21, inciso XX, da Constituição, decreta:

Art. 1º Fica criado, no âmbito do Ministério dos Transportes, o Conselho Nacional de Transportes Urbanos – CNTU.

Art. 2º O Conselho a que se refere o artigo anterior tem por objetivo propor as diretrizes gerais para o desenvolvimento dos transportes urbanos.

Art. 3º O CNTU será integrado por representantes, titulares e suplentes, dos Governos Federal, Estadual, do Distrito Federal e dos Municípios, bem assim de usuários e de entidades de classe de categorias profissionais e econômicas de caráter nacional, afetas à produção de serviços de transportes urbanos de passageiros.

Parágrafo único. Os representantes, titulares e suplentes, serão designados pelo Ministro de Estado dos Transportes.

Art. 4º A organização, o funcionamento e as atribuições do referido Conselho serão fixados pelo Ministro de Estado dos Transportes.

Art. 5º O Ministério dos Transportes prestará apoio técnico-administrativo ao Conselho instituído por este Decreto.

Art. 6º A participação no CNTU será considerada serviço público relevante e não ensejará a percepção de qualquer remuneração.

Art. 7º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Itamar Franco – Presidente da República.

DECRETO, DE 21 DE SETEMBRO DE 1993

**DISPÕE SOBRE O PROGRAMA NACIONAL DE RACIONALIZAÇÃO DA PRODUÇÃO E DO USO DE ENERGIA,
E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS**

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 84, inciso IV, da Constituição, decreta:

Art. 1º O Programa Nacional de Racionalização da Produção e do Uso de Energia, instituído pelo Decreto n. 99.250, de 11 de maio de 1990, passa a reger-se pelas disposições deste Decreto.

Art. 2º As ações do Programa serão supervisionadas pelo Grupo Executivo do Programa Nacional de Racionalização da Produção e do Uso de Energia – GERE, coordenado pelo Ministério de Minas e Energia, com as seguintes atribuições:

- I – propor as diretrizes gerais para a conservação de energia do País;
- II – promover a elaboração de Plano Diretor, avaliando potencialidade e definindo prioridades e metas globais para a racionalização da produção e do uso de energia no País, o qual deverá ser revisto de acordo com o período previsto em regulamento a ser elaborado pelo GERE;
- III – acompanhar e orientar o desenvolvimento dos programas de conservação e racionalização de energia existentes, promovendo a adequada articulação entre eles, tanto no nível federal, quanto de Estados, do Distrito Federal e de Municípios;
- IV – acompanhar e orientar o desenvolvimento das atividades das Comissões Internas de Conservação de Energia – CICE, criadas com base no Decreto n. 99.656, de 26 de outubro de 1990;
- V – promover a articulação com os Poderes Legislativo e Judiciário, e com órgãos e entidades governamentais visando à difusão do conceito de conservação e uso racional de energia e ao desenvolvimento de ações que resultem em conservação e racionalização do uso das diferentes formas de energia;
- VI – avaliar e propor as adequações necessárias na legislação, de forma a propiciar maior eficácia na produção e no uso de energia;

VII – acompanhar, avaliar, promover o reconhecimento e divulgar os esforços de conservação e de racionalização na produção e uso de energia nos diversos setores da economia.

Art. 3º O Grupo Executivo de que trata o artigo anterior será integrado:

I – pelos seguintes membros natos:

- a. Secretário-Executivo do Ministério de Minas e Energia, que exercerá as funções de Coordenador;
- b. Secretário-Executivo do Programa Nacional de Conservação de Energia Elétrica – PROCEL;
- c. Secretário-Executivo do Programa Nacional de Racionalização do Uso dos Derivados do Petróleo e do Gás Natural – CONPET;

II – pelos seguintes representantes:

- a. um do Ministério dos Transportes;
- b. um do Ministério da Agricultura, do Abastecimento e da Reforma Agrária;
- c. um do Ministério da Educação e do Desporto;
- d. um do Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo;
- e. um do Ministério da Ciência e Tecnologia;
- f. um do Ministério do Bem-Estar Social;
- g. um da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República;
- h. um da Secretaria de Administração Federal da Presidência da República;
- i. quatro dos consumidores de energia.

Parágrafo único. Os representantes de que trata o inciso II serão designados pelo Ministro de Estado de Minas e Energia.

Art. 4º A Secretaria Executiva do Ministério de Minas e Energia dará o apoio técnico e administrativo necessário ao funcionamento do GERE.

§ 1º O Coordenador do Grupo Executivo designará um Secretário para coordenar o apoio técnico e administrativo ao GERE.

§ 2º O Coordenador do Grupo Executivo poderá convidar técnicos de outros órgãos ou entidades cuja participação considere relevante para examinar ou embasar decisões sobre determinados assuntos.

Art. 5º Os órgãos e entidades da Administração Pública Federal direta e indireta, as fundações, empresas públicas e sociedades de economia mista, controladas direta ou indiretamente pela União, deverão assegurar a mobilização necessária à consecução dos objetivos do Programa Nacional de Racionalização da Produção e do Uso de Energia.

Art. 6º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se o Decreto n. 99.250, de 11 de maio de 1990, e Decreto de 20 de abril de 1993, que dá nova redação ao artigo 3º Decreto n. 99.250, de 1990.

Itamar Franco – Presidente da República.

PORTARIA N. 896, DE 22 DE OUTUBRO DE 1993

REGULAMENTA O DISPOSTO NO ARTIGO 4º DO DECRETO DE 31 DE AGOSTO DE 1993,¹¹ QUE CRIOU, NO ÂMBITO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, O CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES URBANOS – CNTU, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Ministro de Estado dos Transportes, no uso de suas atribuições e tendo em vista o disposto no artigo 4º do Decreto de 31 de agosto de 1993, que criou, no âmbito do Ministério dos Transportes, o Conselho Nacional de Transportes Urbanos – CNTU, resolve:

Art. 1º O Conselho Nacional de Transportes Urbanos – CNTU é integrado por um membro titular e respectivo suplente, representantes dos seguintes órgãos ou entidades:

- I – do Governo Federal:
 - a. Ministério dos Transportes;
 - b. Secretaria de Planejamento, Orçamento e Coordenação da Presidência da República – SEPLAN;
 - c. Ministério da Fazenda;
 - d. Ministério do Trabalho;
 - e. Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo;
 - f. Ministério de Minas e Energia;
 - g. Ministério da Integração Regional;
 - h. Ministério do Bem-Estar Social;
- II – dos Municípios:
 - a. Frente Nacional de Prefeitos;
 - b. Fórum Nacional dos Secretários de Transportes;
- III – da sociedade civil:
 - a. Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP;
 - b. Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes – ANPET;
 - c. Confederação Nacional do Transporte – CNT;
 - d. Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU;
 - e. Central Única dos Trabalhadores;
 - f. Força Sindical.

§ 1º O Conselho será integrado, ainda, por um membro titular e respectivo suplente, representantes dos Estados e do Distrito Federal.

§ 2º A presidência do CNTU será exercida pelo representante do Ministério dos Transportes e, nas suas faltas e impedimentos, pelo seu suplente.

§ 3º Os membros do Conselho serão designados pelo Ministro dos Transportes, por indicação dos órgãos e entidades representados.

Art. 2º Compete ao CNTU propor diretrizes e prioridades para a formulação e a execução da política nacional de transportes urbanos, inclusive:

- a. o aperfeiçoamento institucional e organizacional;
- b. o desenvolvimento tecnológico e metodológico;
- c. a formação e a capacitação de recursos humanos;
- d. a disseminação de informações e experiências;
- e. a proposição de mecanismos para o financiamento do setor.

Art. 3º O Regimento Interno do Conselho será baixado pelo Ministro dos Transportes, por proposta do Colegiado.

Art. 4º A Secretaria do Desenvolvimento do Ministério dos Transportes e a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT prestarão apoio técnico e administrativo às atividades do Conselho.

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

Alberto Goldman – Ministro dos Transportes.

Nota sobre a Portaria n. 896/93

[1] *Vide* Decreto Federal de 31 de agosto de 1993, à pág. 129.

MEDIDA PROVISÓRIA N. 388, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1993^[1]

ALTERA DISPOSITIVOS DA LEI N. 8.666, DE 21 DE JUNHO DE 1993, QUE REGULAMENTA O ARTIGO 37, INCISO XXI, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, INSTITUI NORMAS PARA LICITAÇÕES E CONTRATOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º Os artigos 16, 21, 22, 23, 24, 45, 46 e 121 da Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16. Será dada publicidade, mensalmente, em órgão de divulgação oficial ou em quadro de avisos de amplo acesso público, à relação de todas as compras feitas pela Administração Direta ou Indireta, de maneira a clarificar a identificação do bem comprado, seu preço unitário, a quantidade adquirida, o nome do vendedor e o valor total da operação, podendo ser aglutinadas por itens as compras feitas com dispensa e inexigibilidade de licitação.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica aos casos de dispensa de licitação previstos no inciso IX do artigo 24”.

“Art. 21. Os avisos contendo os resumos dos editais das concorrências e das tomadas de preços, embora realizadas no local da repartição interessada, deverão ser publicados com antecedência, no mínimo, por uma vez:

- I – no Diário Oficial da União, quando se tratar de licitação feita por órgão ou entidade da Administração Pública Federal e, ainda, quando se tratar de obras financiadas parcial ou totalmente com recursos federais ou garantidos por instituições federais;
- II – no Diário Oficial do Estado, ou do Distrito Federal, quando se tratar, respectivamente, de licitação feita por órgão ou entidade da Administração Pública Estadual ou Municipal e do Distrito Federal;
- III – em jornal diário de grande circulação no Estado e, também, se houver, em jornal de circulação na região ou no município onde será realizada a obra, prestado o serviço, fornecido, alienado ou alugado o bem, podendo, ainda, a Administração, conforme o vulto da licitação, utilizar-se de outros meios de divulgação para ampliar a área de competição.

.....”.

“Art. 22.”

§ 6º Na hipótese do § 3º deste artigo, existindo na praça mais de 3 (três) possíveis interessados, a cada novo convite, realizado para objeto idêntico ou assemelhado, deverão ser convidados pelo menos dois licitantes que não participaram da licitação imediatamente anterior, caso esta tenha sido anulada ou revogada.

“Art. 23.”

§ 6º As organizações industriais da Administração Federal Direta, em face de suas peculiaridades, obedecerão aos limites estabelecidos no inciso I deste artigo também para as suas compras e serviços, desde que para a aquisição de materiais aplicados, exclusivamente, em suas atividades industriais”.

“Art. 24.”

XVI – para a impressão dos diários oficiais, formulários padronizados de uso da Administração de edições técnicas oficiais, a prestação de serviços de informática ou de natureza industrial e o fornecimento de bens à pessoa jurídica de direito público interno, por órgãos ou entidades que integrem a Administração Pública, criados para esse fim específico;

XVII – nas compras de hortifrutigranjeiros, gêneros perecíveis e pão, realizadas diretamente com base no preço do dia, quando se destinarem ao atendimento dos objetivos do Programa de Alimentação Escolar, executado de forma descentralizada pelos Estados e pelos Municípios.

§ 1º É dispensável a licitação para compras ou contratações de serviços, até o limite previsto na alínea a do inciso II do artigo 23 desta Lei, se feitas para abastecer navios, embarcações, unidades aéreas ou tropas e seus meios de deslocamento quando em estada eventual de curta duração em portos, aeroportos ou localidades diferentes de suas sedes, por motivo de movimentação operacional ou de adestramento, quando a exiguidade dos prazos legais puder comprometer a normalidade e os propósitos das operações.

§ 2º É dispensável a licitação para as compras de materiais de uso pelas Forças Armadas, quando houver necessidade de manter a padronização requerida pela estrutura de apoio logístico dos meios navais, aéreos e terrestres, mediante parecer de comissão instituída por decreto.

§ 3º O disposto no parágrafo anterior não se aplica à padronização de materiais de uso pessoal e administrativo”.

“Art. 45.
.....

§ 4º Para a contratação de bens e serviços de informática, a Administração Pública observará o disposto no artigo 3º da Lei n. 8.248, de 23 de outubro de 1991,^[2] levando em conta os fatores especificados em seu § 2º e adotando o tipo de licitação “técnica e preço”, permitida a adoção de outro tipo, nos casos indicados por decreto do Poder Executivo, regulamentando o conceito de equivalência.

§ 5º Nas licitações para realização de obras, prestação de serviços ou aquisição de bens, com recursos provenientes de financiamento ou doação, oriundos de agência oficial de cooperação estrangeira ou organismo financeiro internacional de que o Brasil faça parte, o critério para seleção da proposta mais vantajosa para a administração poderá incluir, além do preço, outros fatores de avaliação, desde que sejam objetivamente quantificados e que constem do edital.

§ 6º É vedada a utilização de outros tipos de licitação não previstos neste artigo”.

“Art. 46. Os tipos de licitação “melhor técnica” ou “técnica e preço” serão utilizados exclusivamente para serviços de natureza predominantemente intelectual, em especial na elaboração de projetos, cálculos, fiscalização, supervisão e gerenciamento e de engenharia consultiva em geral, e, em particular, para a elaboração de estudos técnicos preliminares e projetos básicos e executivos, ressalvado o disposto no § 4º do artigo anterior.

.....
.....”

“Art. 121. O disposto nesta Lei não se aplica às licitações instauradas e aos contratos assinados anteriormente à sua vigência, ressalvado o disposto no artigo 5º.

.....
.....”

Art. 2º Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória n. 372, de 17 de novembro de 1993.

Art. 3º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Ficam revogados os §§ 1º e 2º do artigo 23 da Lei n. 8.666, de 1993.

Itamar Franco – Presidente da República.

⚡ Notas sobre a Medida Provisória n. 388/93

[1] Revoga os §§ 1º e 2º do artigo 23 da Lei Federal n. 8.666, de 21 de junho de 1993, *Vide* à pág. 90.

[2] *Vide* Lei Federal n. 8.248, de 23 de outubro de 1991.

LEI N. 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995

DISPÕE SOBRE O REGIME DE CONCESSÃO E PERMISSÃO DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS PREVISTOS NO ARTIGO 175 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Presidente da República.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Capítulo I Das Disposições Preliminares

Art. 1º As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do artigo 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos.

Parágrafo único. a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a revisão e as adaptações necessárias de sua legislação às prescrições desta Lei, buscando atender as peculiaridades das diversas modalidades dos seus serviços.

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:

- I – poder concedente: a União, o Estado, o Distrito Federal ou o Município, em cuja competência se encontre o serviço público, precedido ou não da execução de obra pública, objeto de concessão ou permissão;
- II – concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;
- III – concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado;
- IV – permissão de serviço público: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Art. 3º As concessões e permissões sujeitar-se-ão à fiscalização pelo poder concedente responsável pela delegação, com a cooperação dos usuários.

Art. 4º A concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será formalizada mediante contrato, que deverá observar os termos desta Lei, das normas pertinentes e do edital de licitação.

Art. 5º O poder concedente publicará, previamente ao edital de licitação, ato justificando a conveniência da outorga de concessão ou permissão, caracterizando seu objeto, área e prazo.

Capítulo II Do Serviço Adequado

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

§ 3º Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso, quando:

- I – motivada por razões de ordem técnica ou de segurança das instalações; e
- II – por inadimplemento do usuário, considerado o interesse da coletividade.

Capítulo III Dos Direitos e Obrigações dos Usuários

Art. 7º Sem prejuízo do disposto na Lei n. 8.078, de 11 de setembro de 1990, são direitos e obrigações dos usuários:

- I – receber serviço adequado;
- II – receber do poder concedente e da concessionária informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos;
- III – obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha, observadas as normas do poder concedente;
- IV – levar ao conhecimento do poder público e da concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;
- V – comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela concessionária na prestação do serviço;
- VI – contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhe são prestados os serviços.

Capítulo IV Da Política Tarifária

Art. 8º (Vetado).

Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

§ 1º A tarifa não será subordinada à legislação específica anterior.

§ 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

§ 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

Art. 10. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 11. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no artigo 17 desta Lei.

Parágrafo único. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 12. (Vetado).

Art. 13. As tarifas poderão ser diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários.

Capítulo V Da Licitação

Art. 14. Toda concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de prévia licitação, nos termos da legislação própria e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.

Art. 15. No julgamento da licitação será considerado um dos seguintes critérios:

- I – o menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado;
- II – a maior oferta, nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga de concessão;
- III – a combinação dos critérios referidos nos incisos I e II deste artigo.

§ 1º A aplicação do critério previsto no inciso III só será admitida quando previamente estabelecida no edital de licitação, inclusive com regras e fórmulas precisas para avaliação econômico-financeira.

§ 2º O poder concedente recusará propostas manifestamente inexequíveis ou financeiramente incompatíveis com os objetivos da licitação.

§ 3º Em igualdade de condições, será dada preferência à proposta apresentada por empresa brasileira.

Art. 16. A outorga de concessão ou permissão não terá caráter de exclusividade, salvo no caso de inviabilidade técnica ou econômica justificada no ato a que se refere o artigo 5º desta Lei.

Art. 17. Considerar-se-á desclassificada a proposta que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todos os concorrentes.

Parágrafo único. Considerar-se-á, também, desclassificada a proposta de entidade estatal alheia à esfera político-administrativa do poder concedente que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios do poder público controlador da referida entidade.

Art. 18. O edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterá, especialmente:

- I – o objeto, metas e prazo da concessão;
- II – a descrição das condições necessárias à prestação adequada do serviço;
- III – os prazos para recebimento das propostas, julgamento da licitação e assinatura do contrato;
- IV – prazo, local e horário em que serão fornecidos, aos interessados, os dados, estudos e projetos necessários à elaboração dos orçamentos e apresentação das propostas;
- V – os critérios e a relação dos documentos exigidos para a aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica e fiscal;
- VI – as possíveis fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, bem como as provenientes de projetos associados;
- VII – os direitos e obrigações do poder concedente e da concessionária em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;
- VIII – os critérios de reajuste e revisão da tarifa;
- IX – os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros a serem utilizados no julgamento técnico e econômico-financeiro da proposta;
- X – a indicação dos bens reversíveis;
- XI – as características dos bens reversíveis e as condições em que estes serão postos à disposição, nos casos em que houver sido extinta a concessão anterior;

- XII – a expressa indicação do responsável pelo ônus das desapropriações necessárias à execução do serviço ou da obra pública, ou para a instituição de servidão administrativa;
- XIII – as condições de liderança da empresa responsável, na hipótese em que for permitida a participação de empresas em consórcio;
- XIV – nos casos de concessão, a minuta do respectivo contrato, que conterá as cláusulas essenciais referidas no artigo 23 desta Lei, quando aplicáveis;
- XV – nos casos de concessão de serviços públicos precedida da execução de obra pública, os dados relativos à obra, dentre os quais os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização; e
- XVI – nos casos de permissão, os termos do contrato de adesão a ser firmado.

Art. 19. Quando permitida, na licitação, a participação de empresas em consórcio, observar-se-ão as seguintes normas:

- I – comprovação de compromisso, público ou particular, de constituição de consórcio, subscrito pelas consorciadas;
- II – indicação da empresa responsável pelo consórcio;
- III – apresentação dos documentos exigidos nos incisos V e XIII do artigo anterior, por parte de cada consorciada;
- IV – impedimento de participação de empresas consorciadas na mesma licitação, por intermédio de mais de um consórcio ou isoladamente.

§ 1º O licitante vencedor fica obrigado a promover, antes da celebração do contrato, a constituição e registro do consórcio, nos termos do compromisso referido no inciso I deste artigo.

§ 2º A empresa líder do consórcio é a responsável perante o poder concedente pelo cumprimento do contrato de concessão, sem prejuízo da responsabilidade solidária das demais consorciadas.

Art. 20. É facultado ao poder concedente, desde que previsto no edital, no interesse do serviço a ser concedido, determinar que o licitante vencedor, no caso de consórcio, se constitua em empresa antes da celebração do contrato.

Art. 21. Os estudos, investigações, levantamentos, projetos, obras e despesas ou investimentos já efetuados, vinculados à concessão, de utilidade para a licitação, realizados pelo poder concedente ou com a sua autorização, estarão à disposição dos interessados, devendo o vencedor da licitação ressarcir os dispêndios correspondentes, especificados no edital.

Art. 22. É assegurada a qualquer pessoa a obtenção de certidão sobre atos, contratos, decisões ou pareceres relativos à licitação ou às próprias concessões.

Capítulo VI

Do Contrato de Concessão

Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

- I – ao objeto, à área e ao prazo da concessão;
- II – ao modo, forma e condições de prestação do serviço;
- III – aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;
- IV – ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;
- V – aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;
- VI – aos direitos e deveres dos usuários para obtenção e utilização do serviço;

- VII – à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos métodos e práticas de execução do serviço, bem como a indicação dos órgãos competentes para exercê-la;
- VIII – às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação;
- IX – aos casos de extinção da concessão;
- X – aos bens reversíveis;
- XI – aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária, quando for o caso;
- XII – às condições para prorrogação do contrato;
- XIII – à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária ao poder concedente;
- XIV – à exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária; e
- XV – ao foro e ao modo amigável de solução das divergências contratuais.

Parágrafo único. Os contratos relativos à concessão de serviço público precedido da execução de obra pública deverão, adicionalmente:

- I – estipular os cronogramas físico-financeiros de execução das obras vinculadas à concessão; e
- II – exigir garantia do fiel cumprimento, pela concessionária, das obrigações relativas às obras vinculadas à concessão.

Art. 24. (Vetado).

Art. 25. Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

§ 1º Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere este artigo, a concessionária 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 a concessionária e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelo direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o poder concedente.

§ 3º A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas regulamentares da modalidade do serviço concedido.

Art. 26. É admitida a subconcessão, nos termos previstos no contrato de concessão, desde que expressamente autorizada pelo poder concedente.

§ 1º A outorga de subconcessão será sempre precedida de concorrência.

§ 2º O subconcessionário se sub-rogará em todos os direitos e obrigações do subconcedente dentro dos limites da subconcessão.

Art. 27. A transferência de concessão ou do controle societário da concessionária sem prévia anuência do poder concedente implicará a caducidade da concessão.

Parágrafo único. Para fins de obtenção da anuência de que trata o *caput* deste artigo o pretendente deverá:

- I – atender às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica e fiscal necessária à assunção do serviço; e
- II – comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor.

Art. 28. Nos contratos de financiamento, as concessionárias poderão oferecer em garantia os direitos emergentes da concessão, até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação do serviço.

Parágrafo único. Nos casos em que o organismo financiador for instituição financeira pública, deverão ser exigidas outras garantias da concessionária para viabilização do financiamento.⁽¹⁾

Capítulo VII

Dos Encargos do Poder Concedente

Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

- I – regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação;
- II – aplicar as penalidades regulamentares e contratuais;
- III – intervir na prestação do serviço, nos casos e condições previstos em lei;
- IV – extinguir a concessão, nos casos previstos nesta Lei e na forma prevista no contrato;
- V – homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do contrato;
- VI – cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;
- VII – zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados, em até trinta dias, das providências tomadas;
- VIII – declarar de utilidade pública os bens necessários à execução do serviço ou obra pública, promovendo as desapropriações, diretamente ou mediante outorga de poderes à concessionária, caso em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis;
- IX – declarar de necessidade ou utilidade pública, para fins de instituição de servidão administrativa, os bens necessários à execução de serviço ou obra pública, promovendo-a diretamente ou mediante outorga de poderes à concessionária, caso em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis;
- X – estimular o aumento da qualidade, produtividade, preservação do meio ambiente e conservação;
- XI – incentivar a competitividade; e
- XII – estimular a formação de associações de usuários para defesa de interesses relativos ao serviço.

Art. 30. No exercício da fiscalização, o poder concedente terá acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da concessionária.

Parágrafo único. A fiscalização do serviço será feita por intermédio de órgão técnico do poder concedente ou por entidade com ele conveniada, e, periodicamente, conforme previsto em norma regulamentar, por comissão composta de representantes do poder concedente, da concessionária e dos usuários.

Capítulo VIII

Dos Encargos da Concessionária

Art. 31. Incumbe à concessionária:

- I – prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato;
- II – manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão;
- III – prestar contas da gestão do serviço ao poder concedente e aos usuários, nos termos definidos no contrato;
- IV – cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;
- V – permitir aos encarregados da fiscalização livre acesso, em qualquer época, às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes do serviço, bem como a seus registros contábeis;
- VI – promover as desapropriações e constituir servidões autorizadas pelo poder concedente, conforme previsto no edital e no contrato;

VII – zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação do serviço, bem como segurá-los adequadamente; e

VIII – captar, aplicar e gerir os recursos financeiros necessários à prestação do serviço.

Parágrafo único. As contratações, inclusive de mão-de-obra, feitas pela concessionária serão regidas pelas disposições de direito privado e pela legislação trabalhista, não se estabelecendo qualquer relação entre os terceiros contratados pela concessionária e o poder concedente.

Capítulo IX Da Intervenção

Art. 32. O poder concedente poderá intervir na concessão, com fim de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

Parágrafo único. A intervenção far-se-á por decreto do poder concedente, que conterà a designação do interventor, o prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida.

Art. 33. Declarada a intervenção, o poder concedente deverá, no prazo de trinta dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidades, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 1º Se ficar comprovado que a intervenção não observou os pressupostos legais e regulamentares será declarada sua nulidade, devendo o serviço ser imediatamente devolvido à concessionária, sem prejuízo de seu direito à indenização.

§ 2º O procedimento administrativo a que se refere o *caput* deste artigo deverá ser concluído no prazo de até cento e oitenta dias, sob pena de considerar-se inválida a intervenção.

Art. 34. Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à concessionária, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

Capítulo X Da Extinção da Concessão

Art. 35. Extingue-se a concessão por:

- I – advento do termo contratual;
- II – encampação;
- III – caducidade;
- IV – rescisão;
- V – anulação; e
- 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 aos levantamentos, avaliações e liquidações necessários.

§ 3º A assunção do serviço autoriza a ocupação das instalações e a utilização, pelo poder concedente, de todos os bens reversíveis.

§ 4º Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessárias à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma dos artigos 36 e 37 desta Lei.

Art. 36. A reversão no advento do termo contratual far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido.

Art. 37. Considera-se encampação a retomada do serviço pelo poder concedente durante o prazo da concessão, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica e após prévio pagamento da indenização, na forma do artigo anterior.

Art. 38. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do artigo 27, e as normas convencionadas entre as partes.

§ 1º A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo poder concedente quando:

- I – o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;
- II – a concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;
- III – a concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;
- IV – a concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;
- V – a concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;
- VI – a concessionária não atender a intimação do poder concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço; e
- VII – a concessionária for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.

§ 2º A declaração da caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação da inadimplência da concessionária em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 3º Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no § 1º deste artigo, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.

§ 4º Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por decreto do poder concedente, independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo.

§ 5º A indenização de que trata o parágrafo anterior, será devida na forma do artigo 36 desta Lei e do contrato, descontado o valor das multas contratuais e dos danos causados pela concessionária.

§ 6º Declarada a caducidade, não resultará para o poder concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária.

Art. 39. O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no *caput* deste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado.

Capítulo XI Das Permissões

Art. 40. A permissão de serviço público será formalizada mediante contrato de adesão, que observará os termos desta Lei, das demais normas pertinentes e do edital de licitação, inclusive quanto à precariedade e à revogabilidade unilateral do contrato pelo poder concedente.

Parágrafo único. Aplica-se às permissões o disposto nesta Lei.

Capítulo XII Disposições Finais e Transitórias

Art. 41. O disposto nesta Lei não se aplica à concessão, permissão e autorização para o serviço de radiodifusão sonora e de sons e imagens.

Art. 42. As concessões de serviço público outorgadas anteriormente à entrada em vigor desta Lei consideram-se válidas pelo prazo fixado no contrato ou no ato de outorga, observado o disposto no artigo 43 desta Lei.

§ 1º Vencido o prazo da concessão, o poder concedente procederá a sua licitação, nos termos desta Lei.

§ 2º As concessões em caráter precário, as que estiverem com prazo vencido e as que estiverem em vigor por prazo indeterminado inclusive por força de legislação anterior, permanecerão válidas pelo prazo necessário à realização dos levantamentos e avaliações indispensáveis à organização das licitações que precederão a outorga das concessões que as substituirão, prazo esse que não será inferior a 24 (vinte e quatro) meses.

Art. 43. Ficam extintas todas as concessões de serviços públicos outorgadas sem licitação na vigência da Constituição de 1988.

Parágrafo único. Ficam também extintas todas as concessões outorgadas sem licitação anteriormente à Constituição de 1988, cujas obras ou serviços não tenham sido iniciados ou que se encontrem paralisados quando da entrada em vigor desta Lei.

Art. 44. As concessionárias que tiverem obras que se encontrem atrasadas na data da publicação desta Lei, apresentarão ao poder concedente, dentro de cento e oitenta dias, plano efetivo de conclusão das obras.

Parágrafo único. Caso a concessionária não apresente o plano a que se refere este artigo ou se este plano não oferecer condições efetivas para o término da obra, o poder concedente poderá declarar extinta a concessão, relativa a essa obra.

Art. 45. Nas hipóteses de que tratam os artigos 43 e 44 desta Lei, o poder concedente indenizará as obras e serviços realizados somente no caso em com os recursos da nova licitação.

Parágrafo único. A licitação de que trata o *caput* deste artigo deverá, obrigatoriamente, levar em conta, para fins de avaliação, o estágio das obras paralisadas ou atrasadas, de modo a permitir a utilização do critério de julgamento estabelecido no inciso III do artigo 15 desta Lei.

Art. 46. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 47. Revogam-se as disposições em contrário.

Fernando Henrique Cardoso – Presidente da República.



Nota sobre a Lei 8.987/95

[1] O parágrafo único do artigo 28 foi revogado pela Lei Federal n. 9.074, de 7 de julho de 1995, *vide* à pág. 151.



PORTARIA N. 163, DE 18 DE ABRIL DE 1995

ALTERA O INCISO I, DO ARTIGO 1º, DA PORTARIA MINISTERIAL N. 896, DE 22 DE OUTUBRO DE 1993^[1]

O Ministro de Estado dos Transportes, tendo em vista a legislação vigente que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, no uso de suas atribuições e considerando o disposto nos artigos 3º e 4º do Decreto de 31 de agosto de 1993,^[2] que criou, no âmbito do Ministério dos Transportes, o Conselho Nacional de Transportes Urbanos – CNTU, resolve:

Art. 1º Alterar o inciso I, do artigo 1º, da Portaria Ministerial n. 896, de 22 de outubro de 1993, que passa a ter a seguinte redação:

“I – do Governo Federal:

- a. Ministério dos Transportes – MT;
- b. Ministério do Planejamento e Orçamento – MPO;
- c. Ministério da Fazenda – MF;
- d. Ministério do Trabalho – MTb;
- e. Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo – MICT;
- f. Ministério de Minas e Energia – MME;
- g. Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES;
- h. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT”.

Art. 2º Ficam inalterados os demais incisos do artigo 1º, bem assim os demais artigos.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Odacir Klein – Ministro dos Transportes.

Notas sobre a Portaria n. 163/95

[1] *Vide* Portaria Ministerial n. 896, de 22 de outubro de 1993, à pág. 131.

[2] *Vide* Decreto Federal de 31 de agosto de 1993, à pág. 129.

RESOLUÇÃO N. 795, DE 16 DE MAIO DE 1995^[1]

DISPÕE SOBRE BARREIRA ELETRÔNICA – DEFINIÇÃO, AUTORIZAÇÃO, INSTALAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, usando das atribuições que lhe conferem o artigo 5º da Lei n. 5.108, de 21 de setembro de 1966,^[2] que instituiu o Código Nacional de Trânsito e o artigo 9º, do Decreto n. 62.127, de 16 de janeiro de 1968, que aprovou o seu Regulamento; e Considerando o disposto nos artigos 5º, inciso V, 34, 100 e seguintes, do Código Nacional de Trânsito;

Considerando o disposto nos artigos 9º, incisos XVI e XXIV, 35, 36, 37, 64, §§ 2º e 3º, 75 e 210, do Regulamento do Código Nacional de Trânsito;

Considerando a necessidade de definir o que seja uma barreira eletrônica, bem como estabelecer regras básicas para a sua homologação e instalação nas vias públicas; e

Considerando a Decisão do Colegiado, deliberada em sua reunião ordinária do dia 11 de abril de 1995, resolve:

Art. 1º Barreira Eletrônica é a estação ou o conjunto de estações com a finalidade de exercer o controle e a fiscalização do trânsito em vias públicas, por meio de equipamentos mecânicos, elétricos e eletrônicos.

Parágrafo único. A Barreira Eletrônica substitui ou complementa a ação do agente da autoridade de trânsito, para os efeitos dos artigos 100 a 111, do Código Nacional de Trânsito.

Art. 2º A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via disporá sobre a homologação, localização, instalação, sinalização, operação e fiscalização das Barreiras Eletrônicas.

Art. 3º Para a instalação de Barreiras Eletrônicas será necessária a prévia homologação, atendidas, no mínimo, as seguintes exigências:

- I – registro do equipamento no Instituto Nacional da Propriedade Industrial – INPI; e
- II – certificação pelo Instituto Nacional de Metrologia – INMETRO ou entidade por ele credenciada de que o equipamento atende aos requisitos técnicos estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 4º A Barreira Eletrônica, após instalada, será aferida pelo INMETRO ou entidade por ele credenciada, anualmente ou quando notada alguma irregularidade no seu funcionamento ou, ainda, após sofrer manutenção.

Art. 5º A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via deverá informar ao Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da entrada em operação da Barreira Eletrônica:

- I – o local da instalação;
- II – a data prevista de entrada em operação;
- III – o ato de homologação da Barreira Eletrônica, juntando cópia dos documentos constantes dos incisos I e II, do artigo 3º, desta Resolução;
- IV – as razões que determinaram a instalação da Barreira Eletrônica naquele local.

Art. 6º A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via deverá encaminhar ao DENATRAN, anualmente, relatório estatístico comparativo do comportamento do trânsito na via, antes e após a instalação da Barreira Eletrônica.

Art. 7º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas a Resolução CONTRAN n. 785, de 26 de setembro de 1994 e demais disposições em contrário.

Kasuo Sakamoto – Presidente do Conselho Nacional de Trânsito.

Notas sobre a Resolução n. 795/95

[1] Esta Resolução foi mantida pela Resolução n. 8, de 23 de janeiro de 1998, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

[2] A Lei Federal n. 5.108 foi revogada pela Lei Federal n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), *vide* à pág. 176.

LEI N. 9.074, DE 7 DE JULHO DE 1995^[1]

ESTABELECE NORMAS PARA OUTORGA E PRORROGAÇÕES DAS CONCESSÕES E PERMISSÕES DE SERVIÇOS PÚBLICOS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS^[2]

O Presidente da República.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Capítulo I Das Disposições Iniciais

Art. 1º Sujeitam-se ao regime de concessão ou, quando couber, de permissão, nos termos da Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, os seguintes serviços e obras públicas de competência da União:

- I – (vetado);
- II – (vetado);
- III – (vetado);
- IV – vias federais, precedidas ou não da execução de obra pública;
- V – exploração de obras ou serviços federais de barragens, contenções, eclusas, diques e irrigações, precedidas ou não da execução de obras públicas;
- VI – estações aduaneiras e outros terminais alfandegados de uso público, não instalados em área de porto ou aeroporto, precedidos ou não de obras públicas.

Art. 2º É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios executarem obras e serviços públicos por meio de concessão e permissão de serviço público, sem lei que lhes autorize e fixe os termos, dispensada a lei autorizativa nos casos de saneamento básico e limpeza urbana e nos já referidos na Constituição Federal, nas Constituições Estaduais e nas Leis Orgânicas do Distrito Federal e Municípios, observados, em qualquer caso, os termos da Lei n. 8.987, de 1995.

§ 1º A contratação dos serviços e obras públicas resultantes dos processos iniciados com base na Lei n. 8.987, de 1995, entre a data de sua publicação e a da presente Lei, fica dispensada de lei autorizativa.

§ 2º Independe de concessão, permissão ou autorização o transporte de cargas pelo meio rodoviário.

§ 3º Independe de concessão ou permissão o transporte:

- I – aquaviário, de passageiros, que não seja realizado entre portos organizados;
- II – rodoviário e aquaviário de pessoas, realizado por operadoras de turismo no exercício dessa atividade;
- III – de pessoas, em caráter privativo de organizações públicas ou privadas, ainda que em forma regular.

Art. 3º Na aplicação dos artigos 42, 43 e 44 da Lei n. 8.987, de 1995, serão observadas pelo poder concedente as seguintes determinações:

- I – garantia da continuidade na prestação dos serviços públicos;
- II – prioridade para conclusão de obras paralisadas ou em atraso;
- III – aumento da eficiência das empresas concessionárias, visando à elevação da competitividade global da economia nacional;
- IV – atendimento abrangente ao mercado, sem exclusão das populações de baixa renda e das áreas de baixa densidade populacional inclusive as rurais;
- V – uso racional dos bens coletivos, inclusive os recursos naturais.

Capítulo II

Dos Serviços de Energia Elétrica

Seção I

Das Concessões, Permissões e Autorizações

Art. 4º As concessões, permissões e autorizações de exploração de serviços e instalações de energia elétrica e de aproveitamento energético dos cursos de água serão contratadas, prorrogadas ou outorgadas nos termos desta e da Lei n. 8.987, de 1995, e das demais.

§ 1º As contratações, outorgas e prorrogações de que trata este artigo poderão ser feitas a título oneroso em favor da União.

§ 2º As concessões de geração de energia elétrica, contratadas a partir desta Lei, terão o prazo necessário à amortização dos investimentos, limitado a trinta e cinco anos, contado da data de assinatura do imprescindível contrato, podendo ser prorrogado no máximo por igual período, a critério do poder concedente, nas condições estabelecidas no contrato.

§ 3º As concessões de transmissão e de distribuição de energia elétrica, contratadas a partir desta Lei, terão o prazo necessário à amortização dos investimentos, limitado a trinta anos, contado da data de assinatura do imprescindível contrato, podendo ser prorrogado no máximo por igual período, a critério do poder concedente, nas condições estabelecidas no contrato.

§ 4º As prorrogações referidas neste artigo deverão ser requeridas pelo concessionário ou permissionário, no prazo de até trinta e seis meses anteriores à data final do respectivo contrato, devendo o poder concedente manifestar-se sobre o requerimento até dezoito meses antes desta data.

Art. 5º São objeto de concessão, mediante licitação:

- I – o aproveitamento de potenciais hidráulicos de potência superior a 1.000kW e a implantação de usinas termelétricas de potência superior a 5.000kW, destinados à execução de serviço público;
- II – o aproveitamento de potenciais hidráulicos de potência superior a 1.000 kW, destinados à produção independente de energia elétrica;
- III – de uso de bem público, o aproveitamento de potenciais hidráulicos de potência superior a 10.000kW, destinados ao uso exclusivo de autoprodutor, resguardado direito adquirido relativo às concessões existentes.

§ 1º Nas licitações previstas neste e no artigo seguinte, o poder concedente deverá especificar as finalidades do aproveitamento ou da implantação das usinas.

§ 2º Nenhum aproveitamento hidrelétrico poderá ser licitado sem a definição do “aproveitamento ótimo” pelo poder concedente, podendo ser atribuída ao licitante vencedor a responsabilidade pelo desenvolvimento dos projetos básico e executivo.

§ 3º Considera-se “aproveitamento ótimo”, todo potencial definido em sua concepção global pelo melhor eixo do barramento, arranjo físico geral, níveis d’água operativos, reservatórios e potência, integrante da alternativa escolhida para divisão de quedas de uma bacia hidrográfica.

Art. 6º As usinas termelétricas destinadas à produção independente poderão ser objeto de concessão mediante licitação ou autorização.

Art. 7º São objeto de autorização:

- I – a implantação de usinas termelétricas, de potência superior a 5.000kW, destinada a uso exclusivo do autoprodutor;
- II – o aproveitamento de potenciais hidráulicos, de potência superior a 1.000kW e igual ou inferior a 10.000kW, destinados a uso exclusivo do autoprodutor.

Parágrafo único. As usinas termelétricas referidas neste e nos artigos 5º e 6º não compreendem aquelas cuja fonte primária de energia é a nuclear.

Art. 8º O aproveitamento de potenciais hidráulicos, iguais ou inferiores a 1.000kW, e a implantação de usinas termelétricas de potência igual ou inferior a 5.000kW, estão dispensados de concessão, permissão ou autorização, devendo apenas ser comunicados ao poder concedente.

Art. 9º É o poder concedente autorizado a regularizar, mediante outorga de autorização, o aproveitamento hidrelétrico existente na data de publicação desta Lei, sem ato autorizativo.

Parágrafo único. O requerimento de regularização deverá ser apresentado ao poder concedente no prazo máximo de cento e oitenta dias da data de publicação desta Lei.

Art. 10. Cabe ao poder concedente declarar a utilidade pública para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa, das áreas necessárias à implantação de instalações concedidas, destinadas a serviços públicos de energia elétrica, autoprodutor e produtor independente.

Seção II

Do Produtor Independente de Energia Elétrica

Art. 11. Considera-se produtor independente de energia elétrica a pessoa jurídica ou empresas reunidas em consórcio que recebam concessão ou autorização do poder concedente, para produzir energia elétrica destinada ao comércio de toda ou parte da energia produzida, por sua conta e risco.

Parágrafo único. O produtor independente de energia elétrica está sujeito a regras operacionais e comerciais próprias, atendido o disposto nesta Lei, na legislação em vigor e no contrato de concessão ou ato de autorização.

Art. 12. A venda de energia elétrica por produtor independente poderá ser feita para:

- I – concessionário de serviço público de energia elétrica;
- II – consumidor de energia elétrica, nas condições estabelecidas nos artigos 15 e 16;
- III – consumidores de energia elétrica integrantes de complexo industrial ou comercial, aos quais o produtor independente também forneça vapor oriundo de processo de cogeração;
- IV – conjunto de consumidores de energia elétrica, independentemente de tensão e carga, nas condições previamente ajustadas com o concessionário local de distribuição;
- V – qualquer consumidor que demonstre ao poder concedente não ter o concessionário local lhe assegurando o fornecimento no prazo de até cento e oitenta dias contado da respectiva solicitação.

Parágrafo único. A venda de energia elétrica na forma prevista nos incisos I, IV e V deverá ser exercida a preços sujeitos aos critérios gerais fixados pelo poder concedente.

Art. 13. O aproveitamento de potencial hidráulico, para fins de produção independente, dar-se-á mediante contrato de concessão de uso de bem público, na forma desta Lei.

Art. 14. As linhas de transmissão de interesse restrito aos aproveitamentos de produção independente poderão ser concedidas ou autorizadas, simultânea ou complementarmente, aos respectivos contratos de uso do bem público.

Seção III

Das Opções de Compra de Energia Elétrica por Parte dos Consumidores

Art. 15. Respeitados os contratos de fornecimento vigentes, a prorrogação das atuais e as novas concessões serão feitas sem exclusividade de fornecimento de energia elétrica a consumidores com carga igual ou maior que 10.000kW, atendidos em tensão igual ou superior a 69kV, que podem optar por contratar seu fornecimento, no todo ou em parte, com produtor independente de energia elétrica.

§ 1º Decorridos três anos da publicação desta Lei, os consumidores referidos neste artigo poderão também estender sua opção de compra a qualquer concessionário, permissionário ou autorizado de energia elétrica do mesmo sistema interligado, excluídas as concessionárias supridoras regionais.

§ 2º Decorridos cinco anos da publicação desta Lei, os consumidores com carga igual ou superior a 3.000kW, atendidos em tensão igual ou superior a 69kV, poderão optar pela compra de energia elétrica a qualquer concessionário, permissionário ou autorizado de energia elétrica do mesmo sistema interligado.

§ 3º Após oito anos da publicação desta Lei, o poder concedente poderá diminuir os limites de carga e tensão estabelecidos neste e no artigo 16.

§ 4º Os consumidores que não tiverem cláusulas de tempo determinado em seus contratos de fornecimento só poderão optar por outro fornecedor após o prazo de trinta e seis meses, contado a partir da data de manifestação formal ao concessionário.

§ 5º O exercício da opção pelo consumidor faculta ao concessionário e ao autorizado rever, na mesma proporção, seus contratos e previsões de compra de energia elétrica junto às suas supridoras.

§ 6º É assegurado aos fornecedores e respectivos consumidores livre acesso aos sistemas de distribuição e transmissão de concessionário e permissionário de serviço público, mediante ressarcimento do custo de transporte envolvido, calculado com base em critérios fixados pelo poder concedente.

§ 7º As tarifas das concessionárias, envolvidas na opção do consumidor, poderão ser revisadas para mais ou para menos, quando a perda ou ganho de mercado alterar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 16. É de livre escolha dos novos consumidores, cuja carga seja igual ou maior que 3.000kW, atendidos em qualquer tensão, o fornecedor com quem contratará sua compra de energia elétrica.

Seção IV

Das Instalações de Transmissão e dos Consórcios de Geração

Art. 17. O poder concedente deverá definir, dentre as instalações de transmissão, as que se destinam à formação da rede básica dos sistemas interligados, as de âmbito próprio do concessionário de distribuição e as de interesse exclusivo das centrais de geração.

§ 1º As instalações de transmissão, integrantes da rede básica dos sistemas elétricos interligados, serão objeto de concessão mediante licitação, e funcionarão na modalidade de instalações integradas aos sistemas e com regras operativas definidas por agente sob controle da União, de forma a assegurar a otimização dos recursos eletroenergéticos existentes ou futuros.

§ 2º As instalações de transmissão de âmbito próprio do concessionário de distribuição poderão ser consideradas pelo poder concedente parte integrante da concessão de distribuição.

§ 3º As instalações de transmissão de interesse restrito das centrais de geração serão consideradas integrantes das respectivas concessões, permissões ou autorizações.

§ 4º As instalações de transmissão, existentes na data de publicação desta Lei, serão classificadas pelo poder concedente, para efeito de prorrogação, de conformidade com o disposto neste artigo.

§ 5º As instalações de transmissão, classificadas como integrantes da rede básica, poderão ter suas concessões prorrogadas, segundo os critérios estabelecidos nos artigos 19 e 22, no que couber.

Art. 18. É autorizada a constituição de consórcios, com objetivo de geração de energia elétrica para fins de serviços públicos, para uso exclusivo dos consorciados, para produção independente ou para essas atividades associadas, conservado o regime legal próprio de cada uma, aplicando-se, no que couber, o disposto no artigo 23 da Lei n. 8.987, de 1995.

Seção V

Da Prorrogação das Concessões Atuais

Art. 19. A União poderá, visando garantir a qualidade do atendimento aos consumidores a custos adequados, prorrogar, pelo prazo de até vinte anos, as concessões de geração de energia elétrica, alcançadas pelo artigo 42 da Lei n. 8.987, de 1995, desde que requerida a prorrogação, pelo concessionário, permissionário ou titular de manifesto ou de declaração de usina termelétrica, observado o disposto no artigo 25 desta Lei.

§ 1º Os pedidos de prorrogação deverão ser apresentados em até um ano, contado da data da publicação desta Lei.

§ 2º Nos casos em que o prazo remanescente da concessão for superior a um ano, o pedido de prorrogação deverá ser apresentado em até seis meses do advento do termo final respectivo.

§ 3º Ao requerimento de prorrogação deverão ser anexados os elementos comprobatórios de qualificação jurídica, técnica, financeira e administrativa do interessado, bem como comprovação de regularidade e adimplemento de seus encargos junto a órgãos públicos, obrigações fiscais e previdenciárias e compromissos contratuais, firmados junto a órgãos e entidades da Administração Pública Federal, referentes aos serviços de energia elétrica, inclusive ao pagamento de que trata o § 1º do artigo 20 da Constituição Federal.

§ 4º Em caso de não apresentação do requerimento, no prazo fixado nos §§ 1º e 2º deste artigo, ou havendo pronunciamento do poder concedente contrário ao pleito, as concessões, manifestos ou declarações de usina termelétrica serão revertidas para a União, no vencimento do prazo da concessão, e licitadas.

§ 5º (Vetado).

Art. 20. As concessões e autorizações de geração de energia elétrica alcançadas pelo parágrafo único do artigo 43 e pelo artigo 44 da Lei n. 8.987, de 1995, exceto aquelas cujos empreendimentos não tenham sido iniciados até a edição dessa mesma Lei, poderão ser prorrogadas pelo prazo necessário à amortização do investimento, limitado a trinta e cinco anos, observado o disposto no artigo 24 desta Lei e desde que apresentado pelo interessado:

I – plano de conclusão aprovado pelo poder concedente;

II – compromisso de participação superior a um terço de investimentos privados nos recursos necessários à conclusão da obra e à colocação das unidades em operação.

Parágrafo único. Os titulares de concessão que não procederem de conformidade com os termos deste artigo terão suas concessões declaradas extintas, por ato do poder concedente, de acordo com o autorizado no parágrafo único do artigo 44 da Lei n. 8.987, de 1995.

Art. 21. É facultado ao concessionário incluir no plano de conclusão das obras, referido no inciso I do artigo anterior, no intuito de viabilizá-la, proposta de sua associação com terceiros na modalidade de consórcio empresarial do qual seja a empresa líder, mantida ou não a finalidade prevista originalmente para a energia produzida.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto neste artigo aos consórcios empresariais formados ou cuja formação se encontra em curso na data de publicação desta Lei, desde que já manifestada ao poder concedente pelos interessados, devendo as concessões ser revistas para adaptá-las ao estabelecido no artigo 23 da Lei n. 8.987, de 1995, observado o disposto no artigo 20, inciso II e no artigo 25 desta Lei.

Art. 22. As concessões de distribuição de energia elétrica alcançadas pelo artigo 42 da Lei n. 8.987, de 1995, poderão ser prorrogadas, desde que reagrupadas segundo critérios de racionalidade operacional e econômica, por solicitação do concessionário ou iniciativa do poder concedente.

§ 1º Na hipótese de a concessionária não concordar com o reagrupamento, serão mantidas as atuais áreas e prazos das concessões.

§ 2º A prorrogação terá o prazo único, igual ou maior remanescente dentre as concessões reagrupadas, ou vinte anos, a contar da data da publicação desta Lei, prevalecendo o maior.

§ 3º (Vetado).

Art. 23. Na prorrogação das atuais concessões para distribuição de energia elétrica, o poder concedente diligenciará no sentido de compatibilizar as áreas concedidas às empresas distribuidoras com as áreas de atuação de cooperativas de eletrificação rural, examinando suas situações de fato como prestadoras de serviço público, visando enquadrar as cooperativas como permissionárias de serviço público de energia elétrica.

Parágrafo único. Constatado, em processo administrativo, que a cooperativa exerce, em situação de fato ou com base em permissão anteriormente outorgada, atividade de comercialização de energia elétrica a público indistinto, localizado em sua área de atuação, é facultado ao poder concedente promover a regularização da permissão.

Art. 24. O disposto nos §§ 1º, 2º, 3º e 4º do artigo 19 aplica-se às concessões referidas no artigo 22.

Parágrafo único. Aplica-se, ainda, às concessões referidas no artigo 20, o disposto nos §§ 3º e 4º do artigo 19.

Art. 25. As prorrogações de prazo, de que trata esta Lei, somente terão eficácia com assinatura de contratos de concessão que contenham cláusula de renúncia a eventuais direitos preexistentes que contrariem a Lei n. 8.987, de 1995.

§ 1º Os contratos de concessão e permissão conterão, além do estabelecido na legislação em vigor, cláusulas relativas a requisitos mínimos de desempenho técnico do concessionário ou permissionário, bem assim, sua aferição pela fiscalização através de índices apropriados.

§ 2º No contrato de concessão ou permissão, as cláusulas relativas à qualidade técnica, referidas no parágrafo anterior, serão vinculadas a penalidades progressivas, que guardarão proporcionalidade com o prejuízo efetivo ou potencial causado ao mercado.

Capítulo III

Da Reestruturação dos Serviços Públicos Concedidos

Art. 26. Exceto para os serviços públicos de telecomunicações, é a União autorizada a:

- I – promover cisões, fusões, incorporações ou transformações societárias dos concessionários de serviços públicos sob o seu controle direto ou indireto;
- II – aprovar cisões, fusões e transferências de concessões, estas últimas nos termos do disposto no artigo 27 da Lei n. 8.987, de 1995;
- III – cobrar, pelo direito de exploração de serviços públicos, nas condições preestabelecidas no edital de licitação.

Parágrafo único. O inadimplemento do disposto no inciso III sujeitará o concessionário à aplicação da pena de caducidade, nos termos do disposto na Lei n. 8.987, de 1995.

Art. 27. Nos casos em que os serviços públicos, prestados por pessoas jurídicas sob controle direto ou indireto da União, para promover a privatização simultaneamente com a outorga de nova concessão ou com a prorrogação das concessões existentes, a União, exceto quanto aos serviços públicos de telecomunicações, poderá:

- I – utilizar, no procedimento licitatório, a modalidade de leilão, observada a necessidade da venda de quantidades mínimas de quotas ou ações que garantam a transferência do controle societário;
- II – fixar, previamente, o valor das quotas ou ações de sua propriedade a serem alienadas, e proceder a licitação na modalidade de concorrência.

§ 1º Na hipótese de prorrogação, esta poderá ser feita por prazos diferenciados, de forma a que os termos finais de todas as concessões prorrogadas ocorram no mesmo prazo que será o necessário à amortização dos investimentos, limitado a trinta anos, contado a partir da assinatura do novo contrato de concessão.

§ 2º Na elaboração dos editais de privatização de empresas concessionárias de serviço público, a União deverá atender às exigências das Leis ns. 8.031, de 12 de abril de 1990 e 8.987, de 1995, inclusive quanto à publicação das cláusulas essenciais do contrato e do prazo da concessão.

§ 3º O disposto neste artigo poderá ainda ser aplicado no caso de privatização de concessionário de serviço público sob controle direto ou indireto dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios, no âmbito de suas respectivas competências.

§ 4º A prorrogação de que trata este artigo está sujeita às condições estabelecidas no artigo 25.

Art. 28. Nos casos de privatização, nos termos do artigo anterior, é facultado ao poder concedente outorgar novas concessões sem efetuar a reversão prévia dos bens vinculados ao respectivo serviço público.

Art. 29. A modalidade de leilão poderá ser adotada nas licitações relativas à outorga de nova concessão com a finalidade de promover a transferência de serviço público prestado por pessoas jurídicas, a que se refere o artigo 27, incluídas, para os fins e efeitos da Lei n. 8.031, de 1990, no Programa Nacional de Desestatização, ainda que não haja a alienação das quotas ou ações representativas de seu controle societário.

Parágrafo único. Na hipótese prevista neste artigo, os bens vinculados ao respectivo serviço público serão utilizados, pelo novo concessionário, mediante contrato de arrendamento a ser celebrado com o concessionário original.

Art. 30. O disposto no artigo 27 aplica-se, ainda, aos casos em que o concessionário de serviço público de competência da União for empresa sob controle direto ou indireto dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios, desde que as partes acordem quanto às regras estabelecidas.

Capítulo IV

Das Disposições Finais

Art. 31. Nas licitações para concessão e permissão de serviços públicos ou uso de bem público, os autores ou responsáveis economicamente pelos projetos básico ou executivo podem participar, direta ou indiretamente, da licitação ou da execução de obras ou serviços.

Art. 32. A empresa estatal que participe, na qualidade de licitante, de concorrência para concessão e permissão de serviço público, poderá, para compor sua proposta, colher preços de bens ou serviços fornecidos por terceiros e assinar pré-contratos com dispensa de licitação.

§ 1º Os pré-contratos conterão, obrigatoriamente, cláusula resolutiva de pleno direito, sem penalidades ou indenizações, no caso de outro licitante ser declarado vencedor.

§ 2º Declarada vencedora a proposta referida neste artigo, os contratos definitivos, firmados entre a empresa estatal e os fornecedores de bens e serviços, serão, obrigatoriamente, submetidos à apreciação dos competentes órgãos de controle externo e de fiscalização específica.

Art. 33. Em cada modalidade de serviço público, o respectivo regulamento determinará que o poder concedente, observado o disposto nos artigos 3º e 30 da Lei n. 8.987, de 1995, estabeleça forma de participação dos usuários na fiscalização e torne disponível ao público, periodicamente, relatório sobre os serviços prestados.

Art. 34. A concessionária que receber bens e instalações da União, já revertidos ou entregues à sua administração, deverá:

- I – arcar com a responsabilidade pela manutenção e conservação dos mesmos;
- II – responsabilizar-se pela reposição dos bens e equipamentos, na forma do disposto no artigo 6º da Lei n. 8.987, de 1995.

Art. 35. A estipulação de novos benefícios tarifários pelo poder concedente, fica condicionada à previsão, em lei, da origem dos recursos ou da simultânea revisão da estrutura tarifária do concessionário ou permissionário, de forma a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Parágrafo único. A concessão de qualquer benefício tarifário somente poderá ser atribuída a uma classe ou coletividade de usuários dos serviços, vedado, sob qualquer pretexto, o benefício singular.

Art. 36. Sem prejuízo do disposto no inciso XII do artigo 21 e no inciso XI do artigo 23 da Constituição Federal, o poder concedente poderá, mediante convênio de cooperação, credenciar os Estados e o Distrito Federal a realizarem atividades complementares de fiscalização e controle dos serviços prestados nos respectivos territórios.

Art. 37. É inexigível a licitação na outorga de serviços de telecomunicação de uso restrito do outorgado, que não sejam passíveis de exploração comercial.

Art. 38. (Vetado).

Art. 39. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 40. Revogam-se o parágrafo único do artigo 28 da Lei n. 8.987, de 1995 e as demais disposições em contrário.

Fernando Henrique Cardoso – Presidente da República.

Notas sobre a Lei n. 9.074/95

[1] Revoga o parágrafo único do artigo 28 da Lei Federal n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, *vide* à pág. 135.

[2] Antes de sua conversão em lei, esta matéria foi regulamentada pelas Medidas Provisórias n. 890, de 13 de fevereiro de 1995 (DOU de 14 de fevereiro de 1995, pág. 1920); n. 937, de 15 de março de 1995 (DOU de 16 de março de 1995, pág. 3.533); e n. 966, de 12 de abril de 1995 (DOU de 13 de abril de 1995, pág. 5.292).

PORTARIA N. 431, DE 24 DE OUTUBRO DE 1995

ALTERA A COMPOSIÇÃO DO CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES URBANOS – CNTU

O Ministro de Estado dos Transportes, no uso da atribuição que lhe confere o parágrafo único do artigo 3º do Decreto de 31 de agosto de 1993,^[1] em aditamento à Portaria n. 896, de 22 de outubro de 1993,^[2] que determinou a composição do Conselho Nacional de Transportes Urbanos – CNTU, resolve:

Art. 1º Alterar a composição do Conselho Nacional de Transportes Urbanos – CNTU, incluindo a Financiadora de Estudos e Projetos – FINEP vinculada ao Ministério de Ciência e Tecnologia – MCT, ficando o artigo 1º com a seguinte redação:

I – do Governo Federal

.....

k – Financiadora de Estudos e Projetos – FINEP.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigora na data de sua publicação.

Odacir Klein – Ministro dos Transportes.

Notas sobre a Portaria n. 431/95

[1] *Vide* Decreto Federal, de 31 de agosto de 1993, à pág. 129.

[2] *Vide* Portaria Federal n. 896, de 22 de outubro de 1993, à pág. 131.

PORTARIA N. 437, DE 26 DE OUTUBRO DE 1995

REGULAMENTA O PROCEDIMENTO RELATIVO À REVISÃO DE TARIFAS PÚBLICAS OU A INSTITUIÇÃO DE QUAISQUER GRAVAMES QUE VENHAM AUMENTAR OS CUSTOS PÚBLICOS

O Ministro de Estado dos Transportes, no uso de suas atribuições e tendo em vista a necessidade de regulamentar o procedimento relativo à revisão de tarifas públicas ou a instituição de quaisquer gravames que venham aumentar os custos públicos, resolve:

Art. 1º As propostas de revisão tarifária bem como, as que venham acrescer as tarifas já aprovadas, devem ser encaminhadas pelos órgãos ou entidades sob a supervisão do Minis-

tério dos Transportes às Secretarias substantivas a que estão vinculadas, acompanhadas de estudos analíticos sobre a necessidade de sua revisão ou instituição e mediante manifestação expressa do dirigente do órgão ou da entidade quanto à conveniência de sua aprovação.

Art. 2º As Secretarias de Transportes Terrestres e a de Transportes Aquaviários, deverão se manifestar conclusivamente sobre a pretensão, submetendo a matéria à Secretaria Executiva para os estudos e as articulações de sua competência.

Art. 3º Concluídos os estudos, o Secretário-Executivo submeterá à consideração ministerial as decisões que se tornarem necessárias.

Art. 4º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Odacir Klein – Ministro dos Transportes.

DECRETO N. 1.787, DE 12 DE JANEIRO DE 1996

DISPÕE SOBRE A UTILIZAÇÃO DE GÁS NATURAL PARA FINS AUTOMOTIVOS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 84, inciso IV, da Constituição, decreta:

Art. 1º Fica autorizada a utilização de gás natural em veículos automotores e motores estacionários, nas regiões onde o referido combustível for disponível, obedecidas as normas e os procedimentos aplicáveis ao comércio deste combustível, estabelecidos em portaria do Ministro de Estado de Minas e Energia.

§ 1º Os veículos automotores e motores estacionários deverão estar registrados e licenciados na forma da legislação vigente e possuir características apropriadas para receber, armazenar e consumir o Gás Natural Veicular – GNV.

§ 2º Entende-se por características apropriadas o atendimento das exigências técnicas, de segurança e ambientais, editadas pelo Departamento Nacional de Combustíveis – DNC, Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO, Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN e Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA.

Art. 2º A atividade de Revendedor Varejista de Gás Natural Veicular poderá ser exercida por firmas comerciais, em conformidade com as normas específicas baixadas pelo Ministério de Minas e Energia.

§ 1º A atividade de revenda no varejo do produto de que trata este Decreto será exercida em estabelecimento denominado Posto Revendedor de Gás Natural Veicular – PR/GNV.

§ 2º É facultado, na área ocupada pelo Posto Revendedor de Gás Natural Veicular, o desempenho da atividade de Revendedor Varejista de combustíveis líquidos derivados de petróleo e álcool combustível, bem como de outras atividades comerciais e de prestação de serviços, na forma da legislação em vigor.

Art. 3º A atividade de revenda em varejo de Gás Natural Veicular é considerada de utilidade pública e caracteriza-se pela aquisição do produto da Distribuidora e sua comercialização.

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Fernando Henrique Cardoso – Presidente da República.

**DECRETO N. 1.832,
DE 4 DE MARÇO DE 1996^[1]****APROVA O REGULAMENTO DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS**

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 84, inciso IV da Constituição, decreta:

Art. 1º Fica aprovado, na forma do Anexo a este Decreto, o Regulamento dos Transportes Ferroviários.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revoga-se o Decreto n. 90.959, de 14 de fevereiro de 1985.

Fernando Henrique Cardoso – Presidente da República.

ANEXO AO REGULAMENTO DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS**Capítulo I****Das Disposições Gerais**

Art. 1º Este Regulamento disciplina:

- I – as relações entre a Administração Pública e as Administrações Ferroviárias;
- II – as relações entre as Administrações Ferroviárias, inclusive no tráfego mútuo;
- III – as relações entre as Administrações Ferroviárias e os seus usuários; e
- IV – a segurança nos serviços ferroviários.

Parágrafo único. Para os fins deste Regulamento, entende-se por:

- a. Poder Concedente: a União;
- b. Administração Ferroviária: a empresa privada, o órgão ou entidade pública competentes, que já existam ou venham a ser criados, para construção, operação ou exploração comercial de ferrovias.

Art. 2º A construção de ferrovias, a operação ou exploração comercial dos serviços de transporte ferroviário poderão ser realizadas pelo Poder Público ou por empresas privadas, estas mediante concessão da União.

Art. 3º A desativação ou erradicação de trechos ferroviários integrantes do Subsistema Ferroviário Federal, comprovadamente antieconômicos e verificado o atendimento da demanda por outra modalidade de transporte, dependerá de prévia e expressa autorização do Poder Executivo Federal.

§ 1º A abertura ao tráfego de qualquer trecho ferroviário dependerá de prévia e expressa autorização do Poder Concedente.

§ 2º A Administração Ferroviária poderá autorizar, mediante prévio conhecimento do Poder Concedente, a construção e o uso de desvios e ramais particulares.

Art. 4º As Administrações Ferroviárias ficam sujeitas à supervisão e à fiscalização do Ministério dos Transportes, na forma deste Regulamento e da legislação vigente, e deverão:

- I – cumprir e fazer cumprir, nos prazos determinados, as medidas de segurança e regularidade do tráfego que forem exigidas;
- II – obter autorização para a supressão ou suspensão de serviços de transporte, inclusive fechamento de estação, que só poderão ocorrer após divulgação ao público com antecedência mínima de trinta dias;
- III – prestar as informações que lhes forem solicitadas.

Art. 5º Incumbe ao Ministério dos Transportes baixar normas de segurança para o transporte ferroviário e fiscalizar sua observância.

Art. 6º As Administrações Ferroviárias são obrigadas a operar em tráfego mútuo ou, no caso de sua impossibilidade, permitir o direito de passagem a outros operadores.

§ 1º As condições de operação serão estabelecidas entre as Administrações Ferroviárias intervenientes, observadas as disposições deste Regulamento.

§ 2º Eventuais conflitos serão dirimidos pelo Ministério dos Transportes.

Art. 7º As Administrações Ferroviárias poderão contratar com terceiros serviços e obras necessários à execução do transporte sem que isso as exima das responsabilidades decorrentes.

Art. 8º É vedado o transporte gratuito, salvo expressa disposição legal em contrário.

Art. 9º A Administração Ferroviária é obrigada a receber e protocolar reclamações referentes aos serviços prestados e a pronunciar-se a respeito no prazo de trinta dias a contar da data do recebimento da reclamação.

Parágrafo único. A Administração Ferroviária deverá organizar e manter serviços para atender as reclamações.

Art. 10. A Administração Ferroviária não poderá impedir a travessia de suas linhas por outras vias, anterior ou posteriormente estabelecidas, devendo os pontos de cruzamento ser fixados pela Administração Ferroviária, tendo em vista a segurança do tráfego e observadas as normas e a legislação vigentes.

§ 1º A travessia far-se-á preferencialmente em níveis diferentes, devendo as passagens de nível existentes ser gradativamente eliminadas.

§ 2º Em casos excepcionais, será admitida a travessia no mesmo nível, mediante condições estabelecidas entre as partes.

§ 3º A Administração Ferroviária não poderá deixar isoladas, sem possibilidade de acesso, partes do terreno atravessado por suas linhas.

§ 4º O responsável pela execução da via mais recente assumirá todos os encargos decorrentes da construção e manutenção das obras e instalações necessárias ao cruzamento, bem como pela segurança da circulação no local.

Art. 11. A Administração Ferroviária não poderá impedir a travessia de suas linhas por tubulações, redes de transmissão elétrica, telefônica e similares, anterior ou posteriormente estabelecidas, observadas as instruções específicas de proteção ao tráfego e às instalações ferroviárias.

Parágrafo único. Os encargos de construção, conservação e vigilância caberão a quem executar o serviço mais recente.

Art. 12. A Administração Ferroviária deverá implantar dispositivos de proteção e segurança ao longo de suas faixas de domínio.

Art. 13. A Administração Ferroviária é obrigada a manter a via permanente, o material rodante, os equipamentos e as instalações em adequadas condições de operação e de segurança, e estar aparelhada para atuar em situações de emergência, decorrentes da prestação do serviço de transporte ferroviário.

Art. 14. A interrupção do tráfego, em decorrência de acidentes graves, caso fortuito ou força maior, deverá ser comunicada ao Ministério dos Transportes no prazo máximo de 24 horas, com indicação das providências adotadas para seu restabelecimento.

Art. 15. A Administração Ferroviária manterá cadastro de acidentes que ocorram nas respectivas linhas, oficinas e demais dependências, com indicação das causas prováveis e das providências adotadas, inclusive as de caráter preventivo.

§ 1º Todo acidente será objeto de apuração mediante inquérito ou sindicância, de acordo com a sua gravidade, devendo ser elaborado o seu laudo ou relatório sumário no prazo máximo de

trinta dias da ocorrência do fato, sendo assegurada a participação das partes envolvidas no processo, para assegurar o contraditório e a ampla defesa.

§ 2º No caso de acidentes graves, a Administração Ferroviária deverá encaminhar ao Ministério dos Transportes cópia do laudo do inquérito ou relatório da sindicância.

Art. 16. O transporte de produtos perigosos deverá observar, além deste Regulamento, o disposto na regulamentação específica.

Capítulo II **Do Transporte de Carga**

Seção I **Dos Preços dos Serviços**

Art. 17. A tarifa é o valor cobrado para o deslocamento de uma unidade de carga da estação de origem para a estação de destino.

§ 1º A Administração Ferroviária poderá negociar com os usuários o valor da tarifa, de acordo com a natureza do transporte, respeitados os limites máximos das tarifas de referência homologadas pelo Poder Concedente.

§ 2º No caso do transporte de cargas de características excepcionais, tarifas e taxas especiais, poderão ser negociadas entre a Administração Ferroviária e o usuário.

§ 3º A expressão monetária das tarifas de referência deverá ser reajustada pelo Poder Concedente com a finalidade de restaurar o equilíbrio econômico-financeiro da prestação do serviço, quebrado em razão da alteração do poder aquisitivo da moeda, mediante solicitação da Administração Ferroviária.

§ 4º As tarifas de referência deverão ser revistas pelo Poder Concedente, para mais ou para menos, por iniciativa própria ou por solicitação da Administração Ferroviária, sempre que ocorrer alteração justificada, de caráter permanente, que modifique o equilíbrio econômico-financeiro da prestação do serviço.

§ 5º No tráfego mútuo, será cobrada tarifa única, vedada a utilização de mais de um zero tarifário.

§ 6º No tráfego mútuo, a tarifa e as taxas de operações acessórias serão ajustadas entre as Administrações Ferroviárias.

Art. 18. As operações acessórias à realização do transporte, tais como carregamento, descarregamento, transbordo, armazenagem, pesagem e manobras, serão remuneradas através de taxas adicionais, que a Administração Ferroviária poderá cobrar mediante negociação com o usuário.

Parágrafo único. Para efeito do disposto neste artigo, as Administrações Ferroviárias deverão divulgar as tabelas vigentes para esses serviços.

Seção II **Do Contrato de Transporte**

Art. 19. O contrato de transporte estipulará os direitos, deveres e obrigações das partes e as sanções aplicáveis pelo seu descumprimento, atendida a legislação em vigor.

Art. 20. O Conhecimento de Transporte é o documento que caracteriza o contrato de transporte entre a Administração Ferroviária e o usuário.

Seção III **Da Expedição**

Art. 21. Para efeito de transporte, cabe ao expedidor prestar as declarações exigidas pela Administração Ferroviária e atender as condições para sua efetivação.

§ 1º A Administração Ferroviária poderá estabelecer prazo e condições para o expedidor regularizar a expedição ou retirar o que tenha sido objeto de despacho, ressalvados os casos definidos por ajustes.

§ 2º Não haverá qualquer responsabilidade da Administração Ferroviária, se o expedidor deixar de cumprir as condições e os prazos que forem estabelecidos.

§ 3º Na ocorrência do evento previsto no parágrafo anterior, o expedidor ficará sujeito ao pagamento da tarifa vigente na data em que se iniciar o transporte, independentemente da cobrança das taxas cabíveis.

Art. 22. O expedidor é responsável pelo que declarar e sujeitar-se-á às conseqüências de falsa declaração.

Parágrafo único. Caso haja indício de irregularidade ou de declaração errônea, a Administração Ferroviária poderá proceder à abertura dos volumes, para conferência, em suas dependências ou em ponto do percurso. Não ocorrendo nenhuma das hipóteses, a Administração Ferroviária será responsável pelo acondicionamento; em caso contrário os ônus do acondicionamento serão do expedidor.

Art. 23. A Administração Ferroviária informará ao expedidor, quando do recebimento da mercadoria a transportar, o prazo para entrega ao destinatário e comunicará, em tempo hábil, sua chegada no destino.

§ 1º A mercadoria ficará à disposição do interessado, logo após a conferência de descarga, por trinta dias, findos os quais será recolhida a depósito e leiloada pela Administração Ferroviária.

§ 2º No caso de bem perecível ou produto perigoso, o prazo de que trata o parágrafo anterior poderá ser reduzido conforme a natureza da mercadoria, devendo a Administração Ferroviária informar ao expedidor e ao destinatário este fato.

§ 3º No caso da demora de parte de uma expedição, o destinatário, ou seu preposto, não tem o direito de recusar-se a retirar a que tiver chegado, sob pretexto de não estar completa a remessa, salvo o caso em que a expedição constitua um todo tal que a falta de uma das partes o deprecie ou inutilize.

Art. 24. No caso de interrupção do tráfego ou outra anormalidade capaz de acarretar atraso na entrega da expedição, a Administração Ferroviária tomará as providências necessárias para concluir o transporte, exceto se receber instrução contrária do expedidor ou do destinatário.

Seção IV

Da Armazenagem e Estadia

Art. 25. Entende-se por armazenagem a permanência de bens nas dependências da Administração Ferroviária.

Art. 26. Entende-se por estadia o período de tempo em que a Administração Ferroviária entrega seu material de transporte para as operações de carregamento ou descarregamento, sob a responsabilidade do usuário.

Art. 27. O usuário disporá de prazo de armazenagem ou estadia gratuitas, a ser acordado com a Administração Ferroviária, decorrido o qual passarão a ser cobradas as taxas correspondentes a esses serviços, ressalvados os casos de ajuste.

Art. 28. No caso de impedimento para finalização do transporte, por culpa do destinatário, a Administração Ferroviária fica autorizada a apresentar a fatura do transporte realizado, bem como cobrar a taxa correspondente à estadia ou armazenagem da carga.

Parágrafo único. Quando a Administração Ferroviária, no interesse do serviço, efetuar, no período de estadia gratuita, descarga de responsabilidade do destinatário, não cobrará a operação.

Seção V

Dos Deveres, das Obrigações e Responsabilidades da Administração Ferroviária

Art. 29. A Administração Ferroviária deverá atender o expedidor sem discriminação e prestar-lhe o serviço adequado.

Art. 30. A responsabilidade da Administração Ferroviária começa com o recebimento da mercadoria e cessa com a entrega da mesma, sem ressalvas, ao destinatário.

Art. 31. A Administração Ferroviária é responsável por todo o transporte e as operações acessórias a seu cargo e pela qualidade dos serviços prestados aos usuários, conforme disposto na Lei n. 2.681, de 7 de dezembro de 1912, que regula a responsabilidade civil nas Estradas de Ferro, e neste Regulamento, bem como pelos compromissos que assumir no tráfego mútuo, no multimodal e nos ajustes com os usuários.

Parágrafo único. A responsabilidade da Administração Ferroviária, pelo que ocorrer de anormal nas operações a seu cargo, é elidida diante de:

- a. vício intrínseco ou causas inerentes à natureza do que foi confiado para transporte;
- b. morte ou lesão de animais, em consequência do risco natural do transporte dessa natureza;
- c. falta de acondicionamento ou vício não aparente, ou procedimento doloso no acondicionamento do produto;
- d. dano decorrente das operações de carga, descarga ou baldeação efetuadas sob a responsabilidade do expedidor, do destinatário ou de seus representantes;
- e. carga que tenha sido acondicionada em contêiner ou vagão lacrados e, após o transporte, o vagão ou contêiner tenham chegado íntegros e com o lacre inviolado.

Art. 32. A Administração Ferroviária é responsável por falta, avaria, entrega indevida e perda total ou parcial da carga que lhe for confiada para transporte.

§ 1º A responsabilidade fica limitada ao valor declarado pelo expedidor, obrigatoriamente constante do conhecimento do transporte.

§ 2º Havendo culpa recíproca do usuário e da Administração Ferroviária, a responsabilidade será proporcionalmente partilhada.

§ 3º É presumida perda total depois de decorridos trinta dias do prazo de entrega ajustado, salvo motivo de força maior.

Art. 33. No tráfego mútuo, a indenização devida por falta ou avaria será paga pela Administração Ferroviária de destino, independentemente da apuração das responsabilidades.

Parágrafo único. As co-participantes do tráfego mútuo fixarão entre si os critérios de apuração das respectivas responsabilidades e consequente liquidação.

Capítulo III **Do Transporte de Passageiros**

Seção I **Das Condições Gerais**

Art. 34. Os trens de passageiros terão prioridade de circulação sobre os demais, exceto os de socorro.

Art. 35. As estações, seus acessos, plataformas e os trens serão providos de espaço e instalações compatíveis com a demanda que receberem, de forma a atender aos padrões de conforto, higiene e segurança dos usuários, observadas as normas vigentes.

Art. 36. Os trens e as estações terão obrigatoriamente letreiros, placas ou quadro de avisos contendo indicações de informações sobre os serviços, para esclarecimento dos passageiros.

Art. 37. A Administração Ferroviária deverá transmitir aos usuários as informações a respeito da chegada e partida dos trens e demais orientações.

Parágrafo único. As estações dos serviços de transporte urbano ou metropolitano serão providas de comunicação sonora para transmissão de avisos aos usuários.

Art. 38. Durante o percurso, os passageiros serão sempre avisados das baldeações, das paradas e do período destas, bem como de eventuais alterações dos serviços.

Art. 39. A Administração Ferroviária é obrigada a manter serviço de lanches ou refeições destinados aos usuários, nos trens de passageiros em percurso acima de quatro horas de duração e em horários que exijam tais serviços.

Art. 40. É vedada a negociação ou comercialização de produtos e serviços no interior dos trens, nas estações e instalações, exceto aqueles devidamente autorizados pela Administração Ferroviária.

Parágrafo único. É proibida também a prática de jogos de azar ou de atividades que venham a perturbar os usuários.

Art. 41. A Administração Ferroviária poderá impedir a entrada ou permanência, em suas dependências, de pessoas que se apresentem ou se comportem de forma inconveniente.

Art. 42. Os menores de até cinco anos de idade viajarão gratuitamente, desde que não ocupem assento.

Art. 43. Ninguém poderá viajar sem estar da posse do bilhete ou de documento hábil emitido pela Administração Ferroviária, salvo nos casos de bilhetagem automática.

Art. 44. No caso de interrupção de viagem, por motivo não atribuível ao passageiro, a Administração Ferroviária fica obrigada a transportar o passageiro ao destino, por sua conta, em condições compatíveis com a viagem original, fornecendo-lhe, se necessário, hospedagem, traslados e alimentação.

Art. 45. Ao usuário do trem de longo percurso que desistir da viagem será restituída a importância paga, se a Administração Ferroviária for comunicada com antecedência mínima de seis horas da partida do trem.

Art. 46. As composições de passageiros não poderão circular com suas portas abertas.

Art. 47. Nenhum passageiro poderá viajar nos trens fora dos locais especificamente destinados a tal finalidade.

Parágrafo único. A Administração Ferroviária é isenta de qualquer responsabilidade por acidentes com passageiros, que decorram do uso inadequado de suas composições e instalações.

Art. 48. Na composição de trem misto, os carros de passageiros serão separados dos vagões por, no mínimo, um vagão fechado vazio.

Art. 49. Compete ao Ministério dos Transportes aprovar os regulamentos das Administrações Ferroviárias sobre os direitos e deveres dos usuários, com base na legislação pertinente, em especial o Código de Proteção e Defesa do Consumidor (Lei n. 8.078, de 11 de setembro de 1990), o Estatuto da Criança e do Adolescente (Lei n. 8.069, de 13 de julho de 1990) e neste Regulamento.

Parágrafo único. O Ministério dos Transportes estabelecerá prazos para elaboração e divulgação dos regulamentos.

Seção II

Do Transporte de Bagagens

Art. 50. O preço da passagem no trem de longo percurso inclui, a título de franquia mínima, o transporte obrigatório e gratuito de 35kg de bagagem.

§ 1º Excedida a franquia, o passageiro pagará até meio por cento do preço da passagem de serviço convencional pelo transporte de cada quilo de excesso.

§ 2º A bagagem que exceder à franquia deverá ser submetida a despacho simplificado por ocasião do embarque.

Art. 51. A Administração Ferroviária não será responsável por perda ou avaria de bagagem não despachada e conduzida pelo próprio usuário, exceto se ocorrer dolo ou culpa do servidor da Administração Ferroviária.

Art. 52. Em trem de longo percurso, urbano ou metropolitano, o passageiro poderá portar gratuitamente, sob sua exclusiva responsabilidade, volumes que, por sua natureza ou dimensão, não prejudiquem o conforto, a segurança dos demais passageiros e a operação ferroviária, vedado o transporte de produtos perigosos.

Art. 53. A Administração Ferroviária, quando houver indícios que justifiquem verificação nos volumes a transportar, poderá solicitar a abertura das bagagens pelos passageiros.

Parágrafo único. Caso o passageiro não atenda à solicitação a que se refere este artigo, a Administração Ferroviária fica autorizada a não embarcá-lo ou, se já estiver embarcado e no decorrer do percurso, desembarcá-lo na próxima estação.

Capítulo IV

Da Segurança

Art. 54. A Administração Ferroviária adotará as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativa destinadas a:

- I – preservar o patrimônio da empresa;
- II – garantir a regularidade e normalidade do tráfego;
- III – garantir a integridade dos passageiros e dos bens que lhe forem confiados;
- IV – prevenir acidentes;
- V – garantir a manutenção da ordem em suas dependências;
- VI – garantir o cumprimento dos direitos e deveres do usuário.

Art. 55. Compete à Administração Ferroviária exercer a vigilância em suas dependências e, em ação harmônica, quando necessário, com a das autoridades policiais competentes.

Art. 56. Em caso de conflito ou acidente, havendo vítima, o responsável pela segurança é obrigado a, de imediato, providenciar o socorro às vítimas e dar conhecimento do fato à autoridade policial competente, na forma da lei.

Art. 57. Aquele que praticar ato definido como crime ou contravenção será encaminhado, pela segurança da ferrovia, à autoridade policial competente.

Capítulo V

Das Infrações e Penalidades

Art. 58. Os contratos de concessão e de permissão deverão conter, obrigatoriamente, cláusula contratual prevendo a aplicação das seguintes penalidade pelas infrações deste Regulamento:

- I – por violação dos artigos 9º, 15, 23, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 45, 49, parágrafo único, 50, 67 e 68, advertência por escrito;
- II – por violação dos artigos 3º, 4º, inciso I, 6º, 10, 12, 13, 14, 17, § 5º, 24, 29, 31, 32, 44, 46, 47, 48, 54 e 56, multa do tipo II.

Parágrafo único. No caso de reincidência das infrações previstas no inciso I, será aplicada multa do tipo I, e no inciso II, terá o seu valor dobrado.

Art. 59. O valor básico unitário da multa será de R\$ 100,00 (cem reais). Ficam estabelecidos os seguintes valores de multas:

- Multa do tipo I: cem vezes o valor básico unitário;
- Multa do tipo II: quinhentas vezes o valor básico unitário.

Art. 60. Cometidas simultaneamente duas ou mais infrações de natureza diversa, aplicar-se-ão, cumulativamente, as penalidades correspondentes a cada uma.

Art. 61. Ao infrator é assegurado defesa, após o pagamento da respectiva multa, no prazo de trinta dias contados da data da autuação.

Parágrafo único. Julgada improcedente a penalidade, será providenciada a imediata restituição da importância recolhida.

Art. 62. As multas deverão ser recolhidas no prazo de quinze dias, contados a partir da notificação, sob pena de acréscimo de dez por cento do seu valor, acrescido de juros de mora de um por cento ao mês.

Art. 63. O pagamento da multa não desobriga o infrator de corrigir as faltas que lhe deram origem.

Art. 64. A aplicação das penalidades previstas neste Regulamento dar-se-á sem prejuízo da responsabilidade civil ou penal.

Capítulo VI

Das Disposições Finais

Art. 65. Cabe ao Ministério dos Transportes baixar as normas e instruções que se fizerem necessárias à adequada aplicação deste Regulamento.

Art. 66. A fiscalização do cumprimento deste Regulamento será exercida pelo Ministério dos Transportes, direta ou indiretamente, cabendo-lhe entre outras atribuições exigir:

- I – relatórios periódicos sobre as atividades;
- II – implantação de Plano Uniforme de Contas;
- III – informações gerenciais;
- IV – manutenção do serviço adequado objeto da concessão.

Art. 67. Com base neste Regulamento e nas normas em vigor, a Administração Ferroviária deverá estabelecer instruções complementares e apresentá-las ao Ministério dos Transportes, com observância do prazo que pelo mesmo venha a ser definido.

Art. 68. As Administrações Ferroviárias deverão manter este Regulamento à disposição dos usuários nas estações e agências.

Nota sobre o Decreto n. 1.832/96

[1] Revoga o Decreto Federal n. 90.959, de 14 de fevereiro de 1985.

PORTARIA N. 410, DE 27 DE JUNHO DE 1996

APROVA O REGIMENTO INTERNO DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN

O Ministro de Estado da Justiça, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 87, inciso I, da Constituição Federal, e tendo em vista o disposto no artigo 3º do Decreto n. 1.796, de 24 de janeiro de 1996, que “aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e Fundações Gratificadas do Ministério da Justiça”, resolve:

Art. 1º Fica aprovado o anexo Regimento Interno do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Fica revogada a Portaria n. 230, de 6 de março de 1979.

Nelson A. Jobim – Ministro da Justiça.

REGIMENTO INTERNO DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

Capítulo I

Categoria e Finalidade

Art. 1º O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, Colegiado a que se refere o artigo 2º, inciso IV, alínea c do Anexo I do Decreto n. 1.796, de 24 de janeiro de 1996, que aprova a Estrutura Regimental do Ministério da Justiça, órgão máximo normativo de coordenação da política do Sistema Nacional de Trânsito, subordinado diretamente ao Ministro da Justiça, tem por finalidade:

- I – sugerir modificações na legislação sobre trânsito;
- II – zelar pela unidade do Sistema Nacional de Trânsito e pela observância da respectiva legislação;
- III – resolver sobre consultas dos Conselhos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de autoridade e particulares relativas à aplicação das leis de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;
- IV – conhecer e julgar os recursos contra decisões dos Conselhos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal;
- V – elaborar normas-padrão e zelar pela sua execução;
- VI – coordenar as atividades dos Conselhos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal;
- VII – colaborar nas articulações das atividades das repartições públicas e empresas de serviços públicos e particulares, em benefício da regularidade do trânsito;
- VIII – estudar e propor medidas administrativas, técnicas e legislativas que se relacionem com a exploração dos serviços de transportes terrestres, seleção de condutores de veículos e segurança do trânsito em geral;
- IX – opinar sobre assuntos pertinentes ao trânsito interestadual e internacional;
- X – promover e coordenar campanhas educativas de trânsito;
- XI – fixar, mediante Resoluções, os volumes e frequências máximas de sons e ruídos, admitidos para buzinas, aparelhos de alarma e motores de veículos;
- XII – editar normas e estabelecer exigências para instalação e funcionamento das escolas de aprendizagem;
- XIII – fixar normas e requisitos para a realização de provas de automobilismo;
- XIV – determinar o uso de aparelhos que diminuam ou impeçam a poluição do ar.

Capítulo II

Organização do Colegiado

Seção I

Composição

Art. 2º O CONTRAN, com sede no Distrito Federal, é composto dos seguintes membros, tecnicamente capacitados em assuntos de trânsito:

- I – o presidente, de nível universitário, de livre escolha do Presidente da República;
- II – o Diretor do Departamento Nacional de Trânsito;
- III – um representante do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;
- IV – um representante do Estado-Maior do Exército;
- V – um representante do Departamento de Polícia Federal;
- VI – um representante do Ministério da Educação e do Desporto;
- VII – um representante do Ministério das Relações Exteriores;
- VIII – um representante da Confederação Brasileira de Automobilismo;
- IX – um representante da Confederação Nacional de Transporte Terrestre (categoria trabalhadores de transportes rodoviários);

- X – um representante do Touring Club do Brasil;
- XI – um representante do órgão máximo nacional de Transportes Rodoviários de Cargas;
- XII – um representante do órgão máximo nacional de Transportes Rodoviários de Passageiros;
- XIII – um representante da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA.

§ 1º Os representantes das entidades referidas nos incisos VIII, IX, X, XI, XII e XIII deste artigo serão escolhidos pelo Presidente da República, dentre os nomes indicados por elas, em lista triplíce.

§ 2º Os membros do CONTRAN deverão ter residência no Distrito Federal.

Art. 3º O Presidente, em suas faltas ou impedimentos, será substituído pelo Vice-Presidente, indicado dentre os membros do Colegiado.

§ 1º Na ausência simultânea do Presidente e do Vice-Presidente, a presidência será exercida pelo conselheiro mais antigo.

§ 2º O Presidente do CONTRAN terá direito a voto nominal e de qualidade.

Art. 4º Os membros do CONTRAN terão mandato de dois anos, admitida a recondução.

Seção II

Funcionamento

Art. 5º O CONTRAN reunir-se-á, ordinariamente, uma vez por semana e, extraordinariamente, em dias e horários fixados pelo Presidente, ouvido o Plenário.

§ 1º As reuniões serão iniciadas com a presença de, no mínimo, cinco Conselheiros, inclusive o Presidente.

§ 2º Não havendo *quorum* mínimo de sete Conselheiros para deliberação, no tempo de trinta minutos, reservado para “Assuntos Gerais”, a reunião será suspensa.

Art. 6º As reuniões do CONTRAN serão públicas, podendo, entretanto, tornarem-se sigilosas, com duração de duas horas, prorrogáveis a critério do Presidente, quando a natureza do assunto assim o exigir, caso em que a Ata será também sigilosa, publicando-se somente o seu extrato.

Art. 7º As deliberações do CONTRAN, observado o *quorum* estabelecido, serão tomadas pela maioria simples de seus membros, por meio de Resoluções e Decisões, assinadas pelo Presidente.

Parágrafo único. No caso de empate, caberá ao Presidente o voto de qualidade.

Art. 8º Os atos do CONTRAN poderão ser revistos, em qualquer tempo, por indicação do Presidente ou de qualquer conselheiro, desde que o pedido de revisão seja deferido pelo Plenário, por maioria de votos dos Conselheiros presentes.

Art. 9º O CONTRAN, observada a legislação vigente, estabelecerá normas complementares relativas ao seu funcionamento e à ordem dos trabalhos.

Art. 10. Para consecução de suas finalidades o CONTRAN deliberará sobre:

- I – criação de comissões especiais temporárias e de câmaras técnicas permanentes;
- II – proposição de alterações do Regimento Interno, na forma regulamentar;
- III – definição de prioridades dos assuntos a serem analisados;
- IV – quaisquer matérias referentes à consecução de suas finalidades.

Seção III

Atribuições dos Membros do Colegiado

Art. 11. Ao Presidente incumbe dirigir, coordenar, supervisionar as atividades do CONTRAN, e, especificamente:

- I – convocar reuniões e submeter ao Conselho matéria encaminhada à sua decisão;
- II – aprovar planos e programas de trabalho;

- III – baixar atos administrativos de caráter normativo;
- IV – coordenar e orientar a elaboração do relatório anual de atividades;
- V – decidir, em grau de recurso, sobre atos e despachos das autoridades subordinadas;
- VI – determinar a instauração de inquéritos administrativos;
- VII – aprovar as pautas das reuniões e assinar, com o relator, as decisões do Conselho;
- VIII – expedir *ad referendum* do Colegiado normas complementares relativas ao seu funcionamento e à ordem dos trabalhos.

Art. 12. Aos membros do CONTRAN incumbe:

- I – emitir votos nas questões submetidas à decisão do Conselho;
- II – presidir a instauração processual e relatar matéria em apreciação pelo Conselho;
- III – lavrar as decisões dos processos relatados;
- IV – desincumbir-se das demais tarefas, observando a legislação própria;
- V – requerer informações, providências e esclarecimentos ao Relator ou à Mesa;
- VI – solicitar reexame de resolução exarada em reunião anterior, quando contiver imprecisões ou inadequações técnicas;
- VII – apresentar relatório e parecer dentro dos prazos fixados.

Capítulo III

Secretaria Executiva

Art. 13. Os serviços de Secretaria Executiva do CONTRAN serão executados pelo Departamento Nacional de Trânsito, órgão subordinado à Secretaria de Planejamento de Ações Nacionais de Segurança Pública do Ministério da Justiça.

Capítulo IV

Disposições Finais

Art. 14. Os membros do CONTRAN não receberão qualquer remuneração por sua participação no Colegiado.

Art. 15. Os serviços prestados ao CONTRAN serão considerados, para todos os efeitos, como de interesse público e relevante valor social.

Art. 16. Os casos omissos e as dúvidas suscitadas na aplicação do presente Regimento Interno serão dirimidos pelo Presidente do Conselho Nacional de Trânsito.

DECRETO N. 1.945, DE 28 DE JUNHO DE 1996

DISPÕE SOBRE A COMISSÃO FEDERAL DE TRANSPORTES FERROVIÁRIOS – COFER,
E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 84, incisos IV e VI, da Constituição, decreta:

Art. 1º A Comissão Federal de Transportes Ferroviários – COFER, órgão colegiado integrante da estrutura organizacional do Ministério dos Transportes, com jurisdição sobre todo o sistema ferroviário nacional, tem as seguintes competências:

- I – decidir, em grau de recurso, no que respeita à aplicação de penalidades, as controvérsias que surgirem entre a União e os concessionários, os concessionários e os usuários, e os concessionários entre si;
- II – manifestar-se quanto às modificações societárias que venham a ocorrer nas empresas concessionárias e que possam comprometer a relação contratual, ou, ain-

- da, ensejar o estabelecimento de qualquer tipo de monopólio ou prática de abuso econômico;
- III – opinar quando solicitada, sobre propostas de expansão ou de supressão de Serviços Ferroviários atenta às necessidades emergentes da satisfação do interesse público objetivado na concessão;
 - IV – opinar, quando solicitada, sobre matérias pertinentes à modalidade ferroviária, relacionadas direta ou indiretamente aos contratos de concessão, especialmente em relação a normas gerais que disponham sobre níveis de qualidade e segurança dos serviços prestados;
 - V – acompanhar e avaliar o desempenho de concessionários e o disciplinamento das relações operacionais entre concessionários e entre estes e usuários.

Parágrafo único. A manifestação a que alude o inciso II deste artigo será encaminhada ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica do Ministério da Justiça – CADE.

Art. 2º A COFER tem a seguinte composição:

- I – representantes do Ministério dos Transportes:
 - a. Secretário de Transportes Terrestres, que a presidirá;
 - b. Secretário de Desenvolvimento;
 - c. Diretor do Departamento de Transportes Ferroviários;
- II – dois representantes dos concessionários de transportes ferroviários;
- III – dois representantes dos usuários.

Parágrafo único. A Secretaria de Transportes Terrestres prestará o apoio técnico e administrativo necessário ao desenvolvimento das atividades da COFER.

Art. 3º Os representantes a que alude os incisos II e III do artigo anterior, e respectivos suplentes, serão escolhidos e designados pelo Ministro de Estado dos Transportes, com base em listas triplíces, para cada vaga, apresentadas pelas respectivas categorias, e terão mandato de dois anos, permitida uma recondução.

Art. 4º O Presidente da COFER terá, além do voto normal, o voto de qualidade nas deliberações do Colegiado, detendo, ainda, o poder de veto.

Art. 5º As deliberações da COFER, tomadas em forma de resolução, e após homologadas pelo Ministro de Estado dos Transportes, serão publicadas no Diário Oficial da União.

Art. 6º A participação na COFER não será remunerada.

Art. 7º O Ministro de Estado dos Transportes expedirá o Regimento Interno da COFER.

Art. 8º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Fernando Henrique Cardoso – Presidente da República.

RESOLUÇÃO N. 812, DE 3 DE SETEMBRO DE 1996

DISPÕE SOBRE AS REGRAS PRESCRICIONAIS RELATIVAS ÀS INFRAÇÕES DE TRÂNSITO E À REABILITAÇÃO DOS INFRATORES

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN usando das atribuições que lhe conferem o artigo 5º da Lei n. 5.108, de 21 de setembro de 1966,⁽¹⁾ que instituiu o Código Nacional de Trânsito, com as alterações introduzidas pelo Decreto n. 237, de 28 de fevereiro de 1967, e o artigo 9º do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto n. 62.127, de 16 de janeiro de 1968;

Considerando que a regra constitucional vigente dispõe que não haverá penas de caráter perpétuo (artigo 5º, inciso XLVII, letra *b*, Constituição Federal/88);

Considerando que a prescribibilidade da pretensão punitiva e executória constitui a regra doutrinária consagrada no moderno Direito Administrativo;

Considerando que os regulamentos administrativos disciplinares – tanto os civis como os militares – acolhem os institutos da prescrição e da reabilitação;

Considerando que, de um modo geral, os regramentos repressivos do Direito Administrativo, inclusive no tocante ao exercício do Poder de Polícia, contemplam ambos os institutos;

Considerando que, por compreensão, a analogia é um instrumento válido na aplicação das normas administrativas;

Considerando que, na aplicação do Código Nacional de Trânsito e respectivo Regulamento, a autoridade administrativa se depara, iterativamente, com situações que impõem, por uma questão de bom-senso e razoabilidade, decisões prescritivas ou reabilitadoras;

Considerando que, no que tange à sanção da cassação da CNH, este Colegiado já decidiu por acolher a possibilidade da reabilitação (Resolução CONTRAN n. 466/74, de 31 de janeiro de 1974);

Considerando que as próprias interdições do Direito Penal têm prazos definidos;

Considerando que, se de um lado, há o dever do Estado de atuar repressivamente nas infrações de trânsito, impõe-se, de outra parte, que se assegure ao infrator o seu direito de cidadania;

Considerando que ao CONTRAN cabe preencher as lacunas que dificultam a aplicabilidade da legislação normativa de trânsito;

Considerando, finalmente que ao CONTRAN compete regular, disciplinar e orientar o aspecto repressivo da legislação de trânsito, manifestado pelo exercício dinâmico do Poder da Polícia, resolve:

Capítulo I

Da Prescrição Administrativa das Informações de Trânsito

Art. 1º A pretensão à punibilidade das infrações de trânsito que recaírem sobre o condutor prescreve de acordo com a gravidade e sanções cominadas, consoante o disposto a seguir:

- I – das infrações punidas unicamente com multa:
 - a. para as infrações dos Grupos 3 e 4: em 1 (um) ano;
 - b. para as infrações do Grupo 2: em 2 (dois) anos;
 - c. para as infrações do Grupo 1: em 3 (três) anos;
- II – das infrações punidas, além da multa, com a apreensão da Carteira Nacional de Habilitação – CNH, em 4 (quatro) anos, independentemente do Grupo;
- III – das situações infracionais, única ou conjunta, que implicam na cassação da CNH, em 5 (cinco) anos.

§ 1º O prazo prescricional fluirá a partir da data da ocorrência da infração de trânsito, ou da constatação de uma situação que se complete por um conjunto de transgressões no tempo.

§ 2º As penalidades constantes dos incisos V, VI e VII do artigo 187, RCNT – remoção do veículo, retenção do veículo e apreensão do veículo – não influem na definição do prazo prescricional.

§ 3º O prazo prescricional se interrompe com a notificação por qualquer meio devidamente comprovado ou, quando impossível fazê-lo, através de edital.

Art. 2º Sancionado o infrator das regras de trânsito, a autoridade deve diligenciar no sentido de que, no menor prazo possível, o seu ato tenha plena eficácia, isto é, o agente receba os efeitos da pena.

§ 1º A eficácia das penas administrativas, devidamente registradas no órgão de trânsito, se completam:

- I – na pena de advertência: com a ciência do infrator;
- II – na pena de multa: com o pagamento da multa;
- III – na pena de apreensão da CNH: com o recolhimento do documento;
- IV – na pena de cassação da CNH: com o recolhimento do documento.

§ 2º A impossibilidade do recolhimento da CNH, nos casos dos incisos III e IV do parágrafo antecedente por alegação de perda ou extravio, deverá ser constatado em auto específico e difundido o pedido de busca e apreensão por todos os órgãos de trânsito e policial, assinando-se com estas medidas a plena eficácia da sanção.

§ 3º A recusa de entrega da CNH, no caso de pena de apreensão ou cassação, além das conseqüências penais referentes à desobediência, implicará, através de constatação, na plena eficácia da pena, ficando o infrator impedido de dirigir veículo automotor em todo o território nacional.

Art. 3º A pretensão executória prescreve de acordo com a natureza da pena:

- I – nas advertências, com 1 (um) ano;
- II – nas multas, com 3 (três) anos;
- III – nas apreensões de CNH, com suspensão do direito de dirigir, em 4 (quatro) anos;
- IV – nas cassações de CNH, com 5 (cinco) anos.

Capítulo II

Da Reabilitação Administrativa das Penas Relativas às Infrações de Trânsito

Art. 4º Toda infração de trânsito e respectiva sanção deverá constar do prontuário do condutor no órgão de trânsito expedidor ou averbador da Carteira Nacional de Habilitação.

Art. 5º É facultado a toda pessoa que tenha cumprido qualquer sanção administrativa por violação das normas de trânsito requerer a sua reabilitação, que consiste:

- I – das penas em geral, no cancelamento dos registros de infrações e sanções constantes de seu prontuário como condutor ou proprietário de veículo automotor;
- II – da pena de cassação da CNH, em particular, a possibilidade de, após submissão a todos os requisitos e testes exigidos, recuperar o direito de dirigir veículo automotor.

Art. 6º A reabilitação de que trata o inciso I do artigo antecedente, será passível de ser requerida, segundo os seguintes prazos:

- I – após três anos, nos casos de recebimento da advertência ou pagamento da multa;
- II – após cinco anos, nos casos de apreensão da CNH, contados a partir do cumprimento efetivo da pena de suspensão do direito de dirigir;
- III – após oito anos nos casos de cassação da CNH, contados a partir da efetividade do ato punitivo.

§ 1º Constitui requisito comum para reabilitação em todos os casos, o fato do interessado não ter cometido nenhuma infração de trânsito no período considerado.

§ 2º A reabilitação, nos casos em que a punição tenha sido decorrente de direção de veículo automotor em estado de embriaguez, somente será concedida após exame médico-legal que evidencie a não dependência física e psíquica de álcool e outros tóxicos.

Art. 7º A reabilitação de que se trata o inciso II do artigo 5º, continua regulada pela Resolução CONTRAN n. 466, de 31 de janeiro de 1974, aplicando-se-lhe, contudo, quando for o caso, a exigência do § 2º do artigo anterior.

Art. 8º É competente para conceder a reabilitação a autoridade que expediu, renovou ou averbou o documento de habilitação do condutor apenado.

Art. 9º Requerida a reabilitação, após cumpridas as exigências desta Resolução, a autoridade decidirá fundamentadamente.

Parágrafo único. Do indeferimento do requerimento de reabilitação, caberá pedido de reconsideração à autoridade de indeferiu, a qual, se mantida a decisão anterior, recorrerá, *ex officio*, ao Conselho Estadual de Trânsito.

Capítulo III Das Disposições Finais

Art. 10. A prescrição deverá ser declarada de ofício pela autoridade competente ou, quando necessário reconhecida por alegação da parte.

Art. 11. Os prazos estabelecidos nesta Resolução não prevalecem diante de decisões definitivas do Poder Judiciário.

Art. 12. Esta Resolução entrará em vigor 90 (noventa) dias após a sua publicação.

Kasuo Sakamoto – Presidente do Conselho Nacional de Trânsito.

Nota sobre a Resolução n. 812/96

[1] Revogada pela Lei Federal n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), *vide* à pág. 176.

PORTARIA N. 368, DE 11 DE SETEMBRO DE 1996

ESTABELECE OS CONVÊNIOS DE DELEGAÇÃO QUE PODERÃO SER FIRMADOS, COM A INTERVENIÊNCIA DO DNER, PELA UNIÃO, COM OS MUNICÍPIOS, ESTADOS E DISTRITO FEDERAL, OU CONSÓRCIO ENTRE ELAS, PARA A ADMINISTRAÇÃO DE RODOVIAS E A EXPLORAÇÃO DE TRECHOS DE RODOVIAS, OU OBRAS RODOVIÁRIAS FEDERAIS

O Ministro de Estado dos Transportes, no uso das atribuições que lhe conferem o artigo 87, parágrafo único, inciso II, da Constituição Federal, e tendo em vista o disposto na Lei n. 9.277, de 10 de maio de 1996, resolve:

Art. 1º A União, por intermédio do Ministério dos Transportes, poderá delegar, mediante o regime de autorização, aos Municípios, Estados da Federação ou ao Distrito Federal, ou a consórcio entre eles, pelo prazo de até vinte e cinco anos, prorrogáveis por mais vinte e cinco, a administração de rodovias e a exploração de trechos de rodovias, ou obras rodoviárias federais.

§ 1º A delegação de que trata este artigo será formalizada mediante Convênio.

§ 2º No caso de consórcio entre as entidades referidas no *caput* deste artigo, todos os consorciados firmarão o Convênio de Delegação, e designarão o seu representante junto à União.

§ 3º Serão firmados Convênios de Delegação distintos para rodovias, trechos de rodovias ou obras rodoviárias federais.

Art. 2º Para a consecução da delegação de que trata esta Portaria, poderá o Município, o Estado, o Distrito Federal, ou o consórcio entre eles, administrar rodovias e explorar trechos de rodovias ou obras rodoviárias federais, diretamente ou mediante concessão, nos termos da legislação federal que dispõe sobre as concessões.

Art. 3º O Convênio de Delegação de que trata esta Portaria será firmado com a interveniência do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, o qual exercerá a coordenação e a fiscalização da execução do mesmo.

Art. 4º O Município, o Estado, o Distrito Federal, ou o consórcio entre eles, quando interessado na delegação, apresentará ao Ministério dos Transportes estudos que demonstrem a exequibilidade de seus programas ou projetos que envolvam rodovias, trechos de rodovias, ou obras rodoviárias federais, os quais deverão conter, dentre outros:

- I – identificação do objeto da delegação;
- II – forma de administração e exploração pretendida, direta ou mediante concessão, com indicação das metas a serem atingidas;
- III – cronograma de execução;

- IV – análise econômica e financeira, incluindo as fontes e planos de aplicação de recursos;
- V – cronograma de desembolso;
- VI – demonstrativo de compatibilização entre as malhas municipal, estadual e federal, conforme o caso, integrantes do programa ou projeto proposto.

§ 1º Os estudos de que tratam este artigo serão objeto de exame pelo Ministério dos Transportes, de forma a aferir os aspectos que se referem às mútuas inter-relações dos programas ou projetos com a política nacional de infra-estrutura de transporte, a fim de garantir a unidade e a integridade do sistema nacional de movimentação de pessoas e bens e resguardar o interesse público, na forma da legislação vigente.

§ 2º A celebração do Convênio de Delegação dependerá da aprovação, pelo Ministro dos Transportes, do programa ou projeto proposto pelo interessado.

§ 3º O programa ou projeto de delegação aprovado que contemple a concessão de trechos de rodovias ou obras rodoviárias federais, cuja licitação venha a ser frustrada, em decorrência do não comparecimento de interessados, será alterado, devendo, para tanto, o delegatário submeter ao Ministério dos Transportes a respectiva proposta de alteração do programa ou projeto inicial, de modo a assegurar o cumprimento das metas a serem atingidas.

Art. 5º No instrumento de Convênio constará cláusula prevendo a possibilidade de aplicação da legislação do Município, do Estado ou do Distrito Federal, isolada ou em conjunto, no caso de consórcio, na cobrança de pedágio, ou de outra forma de cobrança cabível, no que não contrarie a legislação federal.

§ 1º No caso em que a administração ou a exploração do segmento federal seja feita diretamente pelo delegatário, a receita auferida na forma do *caput* deste artigo será aplicada, na sua totalidade, em obras complementares, no melhoramento, na ampliação de capacidade, na conservação e na sinalização da rodovia em que for cobrada e nos trechos rodoviários que lhe dão acesso.

§ 2º Quando a exploração do segmento federal seja feita, pelo delegatário, sob o regime de concessão, a receita proveniente da cobrança de pedágio será aplicada, pela concessionária, no melhoramento, conservação, sinalização e ampliação de capacidade do trecho de rodovia e obra rodoviária federais objeto da concessão, assim como nos respectivos trechos rodoviários que lhe dão acesso, observada a legislação aplicável.

Art. 6º A União poderão destinar recursos financeiros à construção, conservação, melhoramentos e operação das rodovias ou trechos de rodovias e obras rodoviárias federais objeto de delegação, desde que tais obras e serviços não sejam de responsabilidade da concessionária.

Art. 7º Durante a execução do contrato de concessão, na eventualidade do surgimento da necessidade da realização de investimentos não previstos nos encargos contratuais da concessionária, caberá ao poder concedente delegatário procurar esgotar todas as possibilidades ao seu alcance, antes de recorrer à União.

Art. 8º Havendo necessidade de se promover a desapropriação de terras ou instituição de servidão administrativa em áreas contíguas às rodovias, trechos de rodovias ou obras rodoviárias federais, constantes de Convênios de Delegação de que trata esta Portaria, o delegatário solicitará ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, a declaração de utilidade pública para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa.

§ 1º A solicitação de que trata este artigo deverá se fazer acompanhar de justificativa e documentação correspondente, incluindo, se for o caso, a permissão do órgão encarregado da proteção ambiental.

§ 2º Declarada, pelo DNER, a utilidade pública, o delegatário ou, quando for o caso, a concessionária, promoverá a desapropriação ou a instituição de servidão administrativa.

§ 3º Em qualquer caso, o ônus da desapropriação ou da instituição de servidão administrativa caberá ao delegatário ou à concessionária.

Art. 9º As obras e serviços a serem realizados em decorrência dos Convênios de Delegação deverão obedecer às normas técnicas estabelecidas pelo DNER, admitida a adoção de inovações, desde que previamente por ele aprovadas.

Art. 10. A transferência, ao Município, ao Estado, ao Distrito Federal, ou a consórcio entre eles, do poder de polícia administrativa de competência do DNER será efetuada mediante delegação expressa em cláusula própria no Convênio de Delegação de que trata esta Portaria.

Parágrafo único. A transferência, ao Município, ao Estado, ao Distrito Federal, ou ao consórcio entre eles, de competências inerentes a órgãos federais com jurisdição sobre o objeto da delegação dependerá de negociação entre as partes interessadas.

Art. 11. Esta Portaria entra em vigor na data da sua publicação.

Art. 12. Revogam-se as disposições em contrário.

Alcides José Saldanha – Ministro dos Transportes.

RESOLUÇÃO N. 820, DE 8 DE OUTUBRO DE 1996^[1]

**DISPÕE SOBRE RADAR PORTÁTIL AVALIADOR DE VELOCIDADE – DEFINIÇÃO, HOMOLOGAÇÃO,
REQUISITOS TÉCNICOS E OPERAÇÃO**

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, usando das atribuições que lhe conferem o artigo 5º da Lei n. 5.108, de 21 de setembro de 1966,^[2] que instituiu o Código Nacional de Trânsito, e o artigo 9º do Decreto n. 62.127, de 16 de janeiro de 1968, que aprovou o seu Regulamento; e

Considerando o disposto nos artigos 5º, inciso V, 26 a 34, e 100 a 111 do Código Nacional de Trânsito e o disposto no artigo 66 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito;

Considerando a necessidade de definir o radar portátil avaliador de velocidade, bem como estabelecer procedimentos básicos para a sua homologação;

Considerando a necessidade de normatizar os requisitos técnicos necessários ao radar portátil avaliador de velocidade;

Considerando a deliberação do Colegiado em sua reunião ordinária do dia 8 de outubro de 1996, resolve:

Art. 1º Definir Radar Portátil Avaliador de Velocidade como equipamento que tem por finalidade avaliar a velocidade instantânea dos veículos, com o objetivo de auxiliar o controle e a fiscalização do trânsito nas vias terrestres.

Art. 2º A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via deverá, por intermédio de sinalização adequada, informar aos seus usuários de que a mesma é controlada por radar.

Art. 3º A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via disporá sobre a homologação do Radar Portátil Avaliador de Velocidade.

Art. 4º O Radar Portátil Avaliador de Velocidade para ser homologado, deve estar registrado no Instituto Nacional da Propriedade Industrial – INPI; e certificado, pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO ou entidade por ele credenciada, de que o equipamento atende aos requisitos técnicos estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 5º O Radar Portátil Avaliador de Velocidade deve atender, no mínimo, aos seguintes requisitos técnicos:

I – ser portátil;

II – possuir sensores adequados à sua finalidade;

III – ser dotado de indicador da velocidade instantânea do veículo fiscalizado;

- IV – resistir às intempéries;
- V – permitir sua calibração, antes de entrar em operação;
- VI – operar na faixa de temperatura 10º a +50º C; e
- VII – precisão de indicação da velocidade, menor ou igual a: +3 km/h, em qualquer situação de emprego.

Parágrafo único. A partir de 1º de janeiro de 1999, o Radar Portátil Avaliador de Velocidade deverá disponibilizar e registrar, no mínimo, as seguintes informações:

- I – identificação do veículo;
- II – velocidade instantânea;
- III – identificação da via;
- IV – data e hora do evento; e
- V – identificação do radar.

Art. 6º Para ser utilizado na fiscalização do trânsito, o Radar Portátil Avaliador de Velocidade deverá estar homologado pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e aferido pelo INMETRO ou entidade por ele credenciada.

Parágrafo único. A aferição de que trata este artigo deve ser realizada anualmente ou quando notada alguma irregularidade no seu funcionamento ou, ainda, após sofrer manutenção.

Art. 7º Esta Resolução entrará em vigor a partir de 1º de junho de 1997, devendo prevalecer, até aquela data, as normas editadas pelas autoridades de trânsito com circunscrição sobre a via.

Kasuo Sakamoto – Presidente do Conselho Nacional de Trânsito.

Notas sobre a Resolução n. 820/96

- [1] Esta Resolução foi mantida pela Resolução n. 8, de 23 de janeiro de 1998, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.
- [2] Revogada pela Lei Federal n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), *vide* à pág. 176.

RESOLUÇÃO N. 828, DE 18 DE FEVEREIRO DE 1997^[1]

DÁ NOVA REDAÇÃO AO ARTIGO 104 DA RESOLUÇÃO N. 734, DE 31 DE JULHO DE 1989, PARA DISCIPLINAR O REGISTRO DA EXPRESSÃO “NÃO-DOADOR DE ÓRGÃOS E TECIDOS”, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, usando das atribuições que lhe confere o artigo 5º, da Lei n. 5.108, de 21 de setembro de 1966,^[2] que instituiu o Código Nacional de Trânsito;

Considerando o disposto no artigo 4º e seus parágrafos, da Lei n. 9.434, de 4 de fevereiro de 1997; e

Considerando o que consta do Processo n. 98/97 – DENATRAN e a deliberação do Colegiado na reunião do dia 18 de fevereiro de 1997, resolve:

Art. 1º O artigo 104 da Resolução CONTRAN n. 734, de 31 de julho de 1989, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 104. Por ocasião da emissão, renovação ou a qualquer tempo, desde que solicitado, o Departamento de Trânsito – DETRAN deverá anotar no campo “observações” da Carteira Nacional de Habilitação – CNH, uma das seguintes expressões: “Não-Doador de Órgãos e Tecidos” ou “Doador de Órgãos e Tecidos”.

§ 1º A inclusão de uma das expressões a que se refere o *caput* deste artigo dependerá de requerimento do interessado, no qual expresse sua condição de não-doador de órgãos e tecidos, ou confirme sua vontade de doar órgãos e tecidos.

§ 2º O formulário de requerimento da Carteira Nacional de Habilitação – CNH poderá conter campo específico para registro da manifestação expressa e inequívoca do interessado em doar ou não órgãos e tecidos”.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Kasuo Sakamoto – Presidente do Conselho Nacional de Trânsito.

Notas sobre a Resolução n. 828/97

[1] O artigo 1º desta Resolução foi revogado pela Resolução n. 7, artigo 7º, de 23 de janeiro de 1998, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

[2] Revogada pela Lei Federal n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), *vide* à pág. 176.

RESOLUÇÃO N. 836, DE 24 DE JUNHO DE 1997

DISPÕE SOBRE A GRAVAÇÃO, EM CARÁTER OPCIONAL, DOS CARACTERES ALFANUMÉRICOS DA PLACA DE IDENTIFICAÇÃO, NOS VIDROS DO VEÍCULO

O Conselho Nacional de Trânsito, usando da competência que lhe conferem o artigo 5º, inciso V, da Lei n. 5.108, de 21 de setembro de 1966,^[1] que instituiu o Código Nacional de Trânsito, e o artigo 9º do Decreto n. 62.127, de 16 de janeiro de 1968, que aprovou o seu Regulamento;

Considerando a necessidade de zelar pela unidade do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando a conveniência da adoção de medidas destinadas à prevenção e repressão ao furto e roubo de veículos;

Considerando o constante do Processo n. 143/97 e a deliberação do Conselho em sua reunião ordinária de 24 de junho de 1997, resolve:

Art. 1º Fica autorizada a gravação dos caracteres alfanuméricos da placa de identificação, nos vidros do veículo, em caráter opcional, por iniciativa do seu proprietário.

Parágrafo único. A falta da gravação de que trata o artigo 1º não constitui em infração de trânsito.

Art. 2º O Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN deverá regulamentar, dentro de 60 (sessenta) dias, a gravação dos caracteres alfanuméricos da placa de identificação, nos vidros do veículo, respeitando, no que couber, a gravação obrigatória do número de identificação do veículo (VIN).

Art. 3º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Kasuo Sakamoto – Presidente do Conselho Nacional de Trânsito.

Nota sobre a Resolução n. 836/97

[1] Revogada pela Lei Federal n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), *vide* à pág. 176.

DECRETO N. 2.295, DE 4 DE AGOSTO DE 1997

REGULAMENTA O DISPOSTO NO ARTIGO 24, INCISO IX, DA LEI N. 8.666, DE 21 DE JUNHO DE 1993,^[1] E DISPÕE SOBRE A DISPENSA DE LICITAÇÃO NOS CASOS QUE POSSAM COMPROMETER A SEGURANÇA NACIONAL

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto no artigo 24, inciso IX, da Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993, ouvido o Conselho de Defesa Nacional, decreta:

Art. 1º Ficam dispensadas de licitação as compras e contratações de obras ou serviços quando a revelação de sua localização, necessidade, característica do seu objeto, especificação ou quantidade coloque em risco objetivos da segurança nacional, e forem relativas à:

- I – aquisição de recursos bélicos navais, terrestres e aeroespaciais;
- II – contratação de serviços técnicos especializados na área de projetos, pesquisas e desenvolvimento científico e tecnológico;
- III – aquisição de equipamentos e contratação de serviços técnicos especializados para a área de inteligência.

Parágrafo único. As dispensas de licitação serão necessariamente justificadas, notadamente quanto ao preço e à escolha do fornecedor ou executante, cabendo sua ratificação ao titular da pasta ou órgão que tenha prerrogativa de Ministro de Estado.

Art. 2º Outros casos que possam comprometer a segurança nacional, não previstos no artigo 1º deste Decreto, serão submetidos à apreciação do Conselho de Defesa Nacional, para o fim de dispensa de licitação.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Fernando Henrique Cardoso – Presidente da República.

Nota sobre o Decreto n. 2.295/97

[1] Vide Lei Federal n. 8.666, de 21 de julho de 1993, à pág. 90.

MEDIDA PROVISÓRIA N. 1.531-9, DE 21 DE AGOSTO DE 1997

DÁ NOVA REDAÇÃO AOS ARTIGOS 24, 26, 57 E 120 DA LEI N. 8.666, DE 21 DE JUNHO DE 1993,^[1] QUE REGULAMENTA O ARTIGO 37, INCISO XXI, DA CONSTITUIÇÃO, INSTITUI NORMAS PARA LICITAÇÃO E CONTRATOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, E AO ARTIGO 15 DA LEI N. 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995,^[2] QUE DISPÕE SOBRE O REGIME DE CONCESSÃO E PERMISSÃO DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º Os artigos 24, 26, 57 e 120 da Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 24.
.....

XXI – para a aquisição de bens destinados exclusivamente à pesquisa científica e tecnológica com recursos concedidos pela CAPES, FINEP, CNPq ou outras instituições oficiais de fomento à pesquisa credenciada pelo CNPq para esse fim específico;

XXII – na contratação do fornecimento ou suprimento de energia elétrica, com concessionário ou permissionário do serviço público de distribuição ou com produtor independente ou autoprodutor, segundo as normas da legislação específica”.

“Art. 26. As dispensas previstas nos §§ 2º e 4º do artigo 17 e nos incisos III a XXII do artigo 24, as situações de inexigibilidade referidas no artigo 25, necessariamente justificadas, e o retardamento previsto no final do parágrafo único do artigo 8º desta Lei deverão ser comunicados dentro de três dias à autoridade superior, para ratificação e publicação na imprensa oficial, no prazo de cinco dias, como condição para eficácia dos atos.

Parágrafo único.

IV – documento de aprovação dos projetos de pesquisa aos quais os bens serão alocados”.

“Art. 57.

II – a prestação de serviços a serem executados de forma contínua, que poderá ter a sua duração prorrogada por iguais e sucessivos períodos com vistas à obtenção de preços e condições mais vantajosas para a Administração, limitada a sessenta meses.

§ 4º Em caráter excepcional, devidamente justificado e mediante autorização da autoridade superior, o prazo de que trata o inciso II do *caput* deste artigo poderá ser prorrogado em até doze meses”.

“Art. 120. Os valores fixados por esta Lei serão revistos, sempre que necessário, pelo Poder Executivo Federal, que os fará publicar no Diário Oficial da União”.

Art. 2º O artigo 15 da Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 15.

IV – melhor proposta técnica, com preço fixado no edital;

V – melhor proposta em razão da combinação de propostas técnicas e de oferta de pagamento pela outorga; ou

VI – melhor oferta de pagamento pela outorga após qualificação de propostas técnicas.

§ 4º Para fins de aplicação do disposto nos incisos IV, V e VI deste artigo, o edital de licitação conterá parâmetros e exigências para formulação de propostas técnicas”.

Art. 3º Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória n. 1.531-8, de 22 de julho de 1997.

Art. 4º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Fernando Henrique Cardoso – Presidente da República.

Notas sobre a Medida Provisória n. 1.531-9/97

[1] *Vide* Lei Federal n. 8.666, de 21 de junho de 1993, à pág. 90.

[2] *Vide* Lei Federal n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, à pág. 135.

**LEI N. 9.503,
DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**

INSTITUI O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

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 Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

- I – estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

- II – fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;
- III – estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Seção II

Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

- I – o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;
- II – os Conselhos Estaduais de Trânsito – CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;
- III – os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
- IV – os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
- V – a Polícia Rodoviária Federal;
- VI – as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e
- VII – as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI.

Art. 8º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações.

Art. 9º O Presidente da República designará o ministério ou órgão da Presidência responsável pela coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, ao qual estará vinculado o CONTRAN e subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União.

Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, com sede no Distrito Federal e presidido pelo dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, tem a seguinte composição:

- I – (vetado);
- II – (vetado);
- III – um representante do Ministério da Ciência e Tecnologia;
- IV – um representante do Ministério da Educação e do Desporto;
- V – um representante do Ministério do Exército;
- VI – um representante do Ministério do Meio Ambiente e da Amazônia Legal;
- VII – um representante do Ministério dos Transportes;
- VIII – (vetado);
- IX – (vetado);
- X – (vetado);
- XI – (vetado);
- XII – (vetado);
- XIII – (vetado);
- XIV – (vetado);
- XV – (vetado);
- XVI – (vetado);
- XVII – (vetado);
- XVIII – (vetado);
- XIX – (vetado);
- XX – um representante do ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;
- XXI – (vetado).
- XXII – um representante do Ministério da Saúde.^[1]

§ 1º (Vetado);

§ 2º (Vetado);

§ 3º (Vetado);

Art. 11. (Vetado).

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

- I – estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;
- II – coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;
- III – (vetado);
- IV – criar Câmaras Temáticas;
- V – estabelecer seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN e CONTRANDIFE;
- VI – estabelecer as diretrizes do regimento das JARI;
- VII – zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares;
- VIII – estabelecer e normatizar os procedimentos para a imposição, a arrecadação e a compensação das multas por infrações cometidas em Unidade da Federação diferente da do licenciamento do veículo;
- IX – responder às consultas que lhe forem formuladas, relativas à aplicação da legislação de trânsito;
- X – normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores, e registro e licenciamento de veículos;
- XI – aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito;
- XII – apreciar os recursos interpostos contra as decisões das instâncias inferiores, na forma deste Código;
- XIII – avocar, para análise e soluções, processos sobre conflitos de competência ou circunscrição, ou, quando necessário, unificar as decisões administrativas; e
- XIV – dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União, dos Estados e do Distrito Federal.

Art. 13. As Câmaras Temáticas, órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN, são integradas por especialistas e têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões daquele Colegiado.

§ 1º Cada Câmara é constituída por especialistas representantes de órgãos e entidades executivos da União, dos Estados, ou do Distrito Federal e dos Municípios, em igual número, pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, além de especialistas representantes dos diversos segmentos da sociedade relacionados com o trânsito, todos indicados segundo regimento específico definido pelo CONTRAN e designados pelo ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os segmentos da sociedade, relacionados no parágrafo anterior, serão representados por pessoa jurídica e devem atender aos requisitos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 3º Os coordenadores das Câmaras Temáticas serão eleitos pelos respectivos membros.

§ 4º (Vetado):

- I – (vetado);
- II – (vetado);
- III – (vetado);
- IV – (vetado).

Art. 14. Compete aos Conselhos Estaduais de Trânsito – CETRAN e ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE:

- I – cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;
- II – elaborar normas no âmbito das respectivas competências;
- III – responder a consultas relativas à aplicação da legislação e dos procedimentos normativos de trânsito;
- IV – estimular e orientar a execução de campanhas educativas de trânsito;
- V – julgar os recursos interpostos contra decisões:
 - a. das JARI;
 - b. dos órgãos e entidades executivos estaduais, nos casos de inaptidão permanente constatados nos exames de aptidão física, mental ou psicológica;
- VI – indicar um representante para compor a comissão examinadora de candidatos portadores de deficiência física à habilitação para conduzir veículos automotores;
- VII – (vetado);
- VIII – acompanhar e coordenar as atividades de administração, educação, engenharia, fiscalização, policiamento ostensivo de trânsito, formação de condutores, registro e licenciamento de veículos, articulando os órgãos do Sistema no Estado, reportando-se ao CONTRAN;
- IX – dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito dos Municípios; e
- X – informar o CONTRAN sobre o cumprimento das exigências definidas nos §§ 1º e 2º do artigo 333.
- XI – designar, em caso de recursos deferidos e na hipótese de reavaliação dos exames, junta especial de saúde para examinar os candidatos à habilitação para conduzir veículos automotores⁽¹⁾.

Parágrafo único. Dos casos previstos no inciso V, julgados pelo órgão, não cabe recurso na esfera administrativa.

Art. 15. Os presidentes dos CETRAN e do CONTRANDIFE são nomeados pelos Governadores dos Estados e do Distrito Federal, respectivamente, e deverão ter reconhecida experiência em matéria de trânsito.

§ 1º Os membros dos CETRAN e do CONTRANDIFE são nomeados pelos Governadores dos Estados e do Distrito Federal, respectivamente.

§ 2º Os membros do CETRAN e do CONTRANDIFE deverão ser pessoas de reconhecida experiência em trânsito.

§ 3º O mandato dos membros do CETRAN e do CONTRANDIFE é de dois anos, admitida a recondução.

Art. 16. Junto a cada órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário funcionarão Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI, órgãos colegiados responsáveis pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades por eles impostas.

Parágrafo único. As JARI têm regimento próprio, observado o disposto no inciso VI do artigo 12, e apoio administrativo e financeiro do órgão ou entidade junto ao qual funcionem.

Art. 17. Compete às JARI:

- I – julgar os recursos interpostos pelos infratores;
- II – solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação recorrida;
- III – encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações sobre problemas observados nas atuações e apontados em recursos, e que se repitam sistematicamente.

Art. 18. (Vetado).

Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

- I – cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;
- II – proceder à supervisão, à coordenação, à correição dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
- III – articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;
- IV – apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de improbidade contra a fé pública, o patrimônio, ou a administração pública ou privada, referentes à segurança do trânsito;
- V – supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimento;
- VI – estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;
- VII – expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;
- VIII – organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação – RENACH;
- IX – organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAM;
- X – organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação;
- XI – estabelecer modelo-padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito;
- XII – administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito;^{[5] e [6]}
- XIII – coordenar a administração da arrecadação de multas por infrações ocorridas em localidade diferente daquela da habilitação do condutor infrator e em Unidade da Federação diferente daquela do licenciamento do veículo;
- XIV – fornecer aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema;
- XV – promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, de acordo com as diretrizes do CONTRAN, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino;
- XVI – elaborar e distribuir conteúdos programáticos para a educação de trânsito;
- XVII – promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito;
- XVIII – elaborar, juntamente com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e submeter à aprovação do CONTRAN, a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;
- XIX – organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo CONTRAN;
- XX – expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas, mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;
- XXI – promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;
- XXII – propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito;

- XXIII – elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, e promovendo a sua realização;
- XXIV – opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;
- XXV – elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;
- XXVI – estabelecer procedimentos para a concessão do código marca-modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e licenciamento;
- XXVII – instruir os recursos interpostos das decisões do CONTRAN, ao ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;
- XXVIII – estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los, com proposta de solução, ao Ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;
- XXIX – prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeiro ao CONTRAN.

§ 1º Comprovada, por meio de sindicância, a deficiência técnica ou administrativa ou a prática constante de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, o órgão executivo de trânsito da União, mediante aprovação do CONTRAN, assumirá diretamente ou por delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão executivo de trânsito estadual que tenha motivado a investigação, até que as irregularidades sejam sanadas.

§ 2º O regimento interno do órgão executivo de trânsito da União disporá sobre sua estrutura organizacional e seu funcionamento.

§ 3º Os órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios fornecerão, obrigatoriamente, mês a mês, os dados estatísticos para os fins previstos no inciso X.

Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:

- I – cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
- II – realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem, incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;
- III – aplicar e arrecadar as multas impostas por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
- IV – efetuar levantamento dos locais de acidentes de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vítimas;
- V – credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
- VI – assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;
- VII – coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;
- VIII – implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;
- IX – promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

- X – integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
- XI – fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no artigo 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais.

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

- I – cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
- II – planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- III – implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
- IV – coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
- V – estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
- VI – executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
- VII – arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
- VIII – fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
- IX – fiscalizar o cumprimento da norma contida no artigo 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
- X – implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
- XI – promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
- XII – integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
- XIII – fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no artigo 66, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;
- XIV – vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

Parágrafo único. (Vetado).

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

- I – cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;
- II – realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

- III – vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;
- IV – estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
- V – executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do artigo 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
- VI – aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do artigo 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
- VII – arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;
- VIII – comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;
- IX – coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;
- X – credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;
- XI – implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
- XII – promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
- XIII – integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
- XIV – fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;
- XV – fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no artigo 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;
- XVI – articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

- I – (vetado);
- II – (vetado);
- III – executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;
- IV – (vetado);
- V – (vetado);
- VI – (vetado);
- VII – (vetado);

Parágrafo único. (Vetado).

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

- I – cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

- II – planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- III – implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
- IV – coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
- V – estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
- VI – executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
- VII – aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
- VIII – fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
- IX – fiscalizar o cumprimento da norma contida no artigo 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
- X – implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;
- XI – arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
- XII – credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
- XIII – integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;
- XIV – implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
- XV – promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
- XVI – planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;
- XVII – registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, atuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;
- XVIII – conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;
- XIX – articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;
- XX – fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no artigo 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;
- XXI – vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no artigo 333 deste Código.

Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.

Capítulo III

Das Normas Gerais de Circulação e Conduta

Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:

- I – abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;
- II – abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.

Art. 27. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino.

Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

- I – a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;
- II – o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;
- III – quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem:
 - a. no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;
 - b. no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;
 - c. nos demais casos, o que vier pela direita do condutor;
- IV – quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, são as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;
- V – o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;
- VI – os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas as demais normas de circulação;
- VII – os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:
 - a. quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;

- b. os pedestres, ao ouvir o alarme sonoro, deverão aguardar no passeio, só atravessando a via quando o veículo já tiver passado pelo local;
- c. o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;
- d. a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código;

VIII – os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizados, devendo estar identificados na forma estabelecida pelo CONTRAN;

IX – a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais normas estabelecidas neste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda;

X – todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:

- a. nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;
- b. quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;
- c. a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário;

XI – todo condutor ao efetuar a ultrapassagem deverá:

- a. indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço;
- b. afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;
- c. retomar, após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou;

XII – os veículos que se deslocam sobre trilhos terão preferência de passagem sobre os demais, respeitadas as normas de circulação.

§ 1º As normas de ultrapassagem previstas nas alíneas *a* e *b* do inciso X e *a* e *b* do inciso XI aplicam-se à transposição de faixas, que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela da direita.

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

Art. 30. Todo condutor, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá:

- I – se estiver circulando pela faixa da esquerda, deslocar-se para a faixa da direita, sem acelerar a marcha;
- II – se estiver circulando pelas demais faixas, manter-se naquela na qual está circulando, sem acelerar a marcha.

Parágrafo único. Os veículos mais lentos, quando em fila, deverão manter distância suficiente entre si para permitir que veículos que os ultrapassem possam se intercalar na fila com segurança.

Art. 31. O condutor que tenha o propósito de ultrapassar um veículo de transporte coletivo que esteja parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros, deverá reduzir a velocidade, dirigindo com atenção redobrada ou parar o veículo com vistas à segurança dos pedestres.

Art. 32. O condutor não poderá ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas e em aclives sem visibilidade suficiente, nas passagens de nível, nas pontes e viadutos e nas travessias de pedestres, exceto quando houver sinalização permitindo a ultrapassagem.

Art. 33. Nas interseções e suas proximidades, o condutor não poderá efetuar ultrapassagem.

Art. 34. O condutor que queira executar uma manobra deverá certificar-se de que pode executá-la sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, considerando sua posição, sua direção e sua velocidade.

Art. 35. Antes de iniciar qualquer manobra que implique um deslocamento lateral, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecedência, por meio da luz indicadora de direção de seu veículo, ou fazendo gesto convencional de braço.

Parágrafo único. Entende-se por deslocamento lateral a transposição de faixas, movimentos de conversão à direita, à esquerda e retornos.

Art. 36. O condutor que for ingressar numa via, procedente de um lote limleiro a essa via, deverá dar preferência aos veículos e pedestres que por ela estejam transitando.

Art. 37. Nas vias providas de acostamento, a conversão à esquerda e a operação de retorno deverão ser feitas nos locais apropriados e, onde estes não existirem, o condutor deverá aguardar no acostamento, à direita, para cruzar a pista com segurança.

Art. 38. Antes de entrar à direita ou à esquerda, em outra via ou em lotes limleiros, o condutor deverá:

- I – ao sair da via pelo lado direito, aproximar-se o máximo possível do bordo direito da pista e executar sua manobra no menor espaço possível;
- II – ao sair da via pelo lado esquerdo, aproximar-se o máximo possível de seu eixo ou da linha divisória da pista, quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido.

Parágrafo único. Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres e ciclistas, aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, respeitadas as normas de preferência de passagem.

Art. 39. Nas vias urbanas, a operação de retorno deverá ser feita nos locais para isto determinados, quer por meio de sinalização, quer pela existência de locais apropriados, ou, ainda, em outros locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, observadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas.

Art. 40. O uso de luzes em veículo obedecerá às seguintes determinações:

- I – o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública;
- II – nas vias não iluminadas o condutor deve usar luz alta, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo;
- III – a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir outros motoristas, só poderá ser utilizada para indicar a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente ou para indicar a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário;
- IV – o condutor manterá acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob chuva forte, neblina ou cerração;
- V – o condutor utilizará o pisca-alerta nas seguintes situações:
 - a. em imobilizações ou situações de emergência;
 - b. quando a regulamentação da via assim o determinar;
- VI – durante a noite, em circulação, o condutor manterá acesa a luz de placa;
- VII – o condutor manterá acesas, à noite, as luzes de posição quando o veículo estiver parado para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias.

Parágrafo único. Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e os ciclos motorizados deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite.

Art. 41. O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações:

- I – para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes;
- II – fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.

Art. 42. Nenhum condutor deverá frear bruscamente seu veículo, salvo por razões de segurança.

Art. 43. Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via, além de:

- I – não obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada, transitando a uma velocidade anormalmente reduzida;
- II – sempre que quiser diminuir a velocidade de seu veículo deverá antes certificar-se de que pode fazê-lo sem risco nem inconvenientes para os outros condutores, a não ser que haja perigo iminente;
- III – indicar, de forma clara, com a antecedência necessária e a sinalização devida, a manobra de redução de velocidade.

Art. 44. Ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, o condutor do veículo deve demonstrar prudência especial, transitando em velocidade moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência.

Art. 45. Mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável, nenhum condutor pode entrar em uma interseção se houver possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área do cruzamento, obstruindo ou impedindo a passagem do trânsito transversal.

Art. 46. Sempre que for necessária a imobilização temporária de um veículo no leito viário, em situação de emergência, deverá ser providenciada a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Art. 47. Quando proibido o estacionamento na via, a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros, desde que não interrompa ou perturbe o fluxo de veículos ou a locomoção de pedestres.

Parágrafo único. A operação de carga ou descarga será regulamentada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e é considerada estacionamento.

Art. 48. Nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, o veículo deverá ser posicionado no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas.

§ 1º Nas vias providas de acostamento, os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga deverão estar situados fora da pista de rolamento.

§ 2º O estacionamento dos veículos motorizados de duas rodas será feito em posição perpendicular à guia da calçada (meio-fio) e junto a ela, salvo quando houver sinalização que determine outra condição.

§ 3º O estacionamento dos veículos sem abandono do condutor poderá ser feito somente nos locais previstos neste Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica.

Art. 49. O condutor e os passageiros não deverão abrir a porta do veículo, deixá-la aberta ou descer do veículo sem antes se certificarem de que isso não constitui perigo para eles e para outros usuários da via.

Parágrafo único. O embarque e o desembarque devem ocorrer sempre do lado da calçada, exceto para o condutor.

Art. 50. O uso de faixas laterais de domínio e das áreas adjacentes às estradas e rodovias obedecerá às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 51. Nas vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autônomas, a sinalização de regulamentação da via será implantada e mantida às expensas do condomínio, após aprovação dos projetos pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 52. Os veículos de tração animal serão conduzidos pela direita da pista, junto à guia da calçada (meio-fio) ou acostamento, sempre que não houver faixa especial a eles destinada, devendo seus condutores obedecer, no que couber, às normas de circulação previstas neste Código e às que vierem a ser fixadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 53. Os animais isolados ou em grupos só podem circular nas vias quando conduzidos por um guia, observado o seguinte:

- I – para facilitar os deslocamentos, os rebanhos deverão ser divididos em grupos de tamanho moderado e separados uns dos outros por espaços suficientes para não obstruir o trânsito;
- II – os animais que circularem pela pista de rolamento deverão ser mantidos junto ao bordo da pista.

Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

- I – utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;
- II – segurando o guidom com as duas mãos;
- III – usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

- I – utilizando capacete de segurança;
- II – em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;
- III – usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 56. (Vetado).

Art. 57. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.

Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.

Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

Art. 60. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

- I – vias urbanas:
 - a. via de trânsito rápido;
 - b. via arterial;
 - c. via coletora;
 - d. via local;

- II – vias rurais:
 - a. rodovias;
 - b. estradas.

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

- I – nas vias urbanas:
 - a. oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
 - b. sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
 - c. quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;
 - d. trinta quilômetros por hora, nas vias locais;
- II – nas vias rurais:
 - a. nas rodovias:
 - 1 – cento e dez quilômetros por hora para automóveis e camionetas;
 - 2 – noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;
 - 3 – oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;
 - b. nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

Art. 63. (Vetado).

Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 66. (Vetado).

Art. 67. As provas ou competições desportivas, inclusive seus ensaios, em via aberta à circulação, só poderão ser realizadas mediante prévia permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e dependerão de:

- I – autorização expressa da respectiva confederação desportiva ou de entidades estaduais a ela filiadas;
- II – caução ou fiança para cobrir possíveis danos materiais à via;
- III – contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros;
- IV – prévio recolhimento do valor correspondente aos custos operacionais em que o órgão ou entidade permissionária incorrerá.

Parágrafo único. A autoridade com circunscrição sobre a via arbitrará os valores mínimos da caução ou fiança e do contrato de seguro.

Capítulo IV

Dos Pedestres e Condutores de Veículos não Motorizados

Art. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

§ 1º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

§ 2º Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 3º Nas vias rurais, quando não houver acostamento ou quando não for possível a utilização dele, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, em sentido contrário ao deslocamento de veículos, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 4º (Vetado).

§ 5º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras-de-arte a serem construídas, deverá ser previsto passeio destinado à circulação dos pedestres, que não deverão, nessas condições, usar o acostamento.

§ 6º Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres.

Art. 69. Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinquenta metros dele, observadas as seguintes disposições:

- I – onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;
- II – para atravessar uma passagem sinalizada para pedestres ou delimitada por marcas sobre a pista:
 - a. onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes;
 - b. onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;
- III – nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observadas as seguintes normas:
 - a. não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;
 - b. uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.

Art. 70. Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as disposições deste Código.

Parágrafo único. Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos.

Art. 71. O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via manterá, obrigatoriamente, as faixas e passagens de pedestres em boas condições de visibilidade, higiene, segurança e sinalização.

Capítulo V

Do Cidadão

Art. 72. Todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código.

Art. 73. Os órgãos ou entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito têm o dever de analisar as solicitações e responder, por escrito, dentro de prazos mínimos, sobre a possi-

bilidade ou não de atendimento, esclarecendo ou justificando a análise efetuada, e, se pertinente, informando ao solicitante quando tal evento ocorrerá.

Parágrafo único. As campanhas de trânsito devem esclarecer quais as atribuições dos órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito e como proceder a tais solicitações.

Capítulo VI

Da Educação para o Trânsito

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundir-las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

- I – a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;
- II – a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;
- III – a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;
- IV – a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

Art. 77. No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, mediante proposta do CONTRAN, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito.

Parágrafo único. As campanhas terão caráter permanente por intermédio do Sistema Único de Saúde – SUS, sendo intensificadas nos períodos e na forma estabelecidos no artigo 76.

Art. 78. Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.

Parágrafo único. O percentual de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do Prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre – DPVAT, de que trata a Lei n. 6.194, de 19 de dezembro de 1974, serão repassados mensalmente ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito para aplicação exclusiva em programas de que trata este artigo.

Art. 79. Os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão firmar convênio com os órgãos de educação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, objetivando o cumprimento das obrigações estabelecidas neste Capítulo.

Capítulo VII

Da Sinalização de Trânsito

Art. 80. Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.

§ 1º A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e à noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização não prevista neste Código.

Art. 81. Nas vias públicas e nos imóveis é proibido colocar luzes, publicidade, inscrições, vegetação e mobiliário que possam gerar confusão, interferir na visibilidade da sinalização e comprometer a segurança do trânsito.

Art. 82. É proibido afixar sobre a sinalização de trânsito e respectivos suportes, ou junto a ambos, qualquer tipo de publicidade, inscrições, legendas e símbolos que não se relacionem com a mensagem da sinalização.

Art. 83. A afixação de publicidade ou de quaisquer legendas ou símbolos ao longo das vias condiciona-se à prévia aprovação do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 84. O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá retirar ou determinar a imediata retirada de qualquer elemento que prejudique a visibilidade da sinalização viária e a segurança do trânsito, com ônus para quem o tenha colocado.

Art. 85. Os locais destinados pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via à travessia de pedestres deverão ser sinalizados com faixas pintadas ou demarcadas no leito da via.

Art. 86. Os locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

Art. 87. Os sinais de trânsito classificam-se em:

- I – verticais;
- II – horizontais;
- III – dispositivos de sinalização auxiliar;
- IV – luminosos;
- V – sonoros;
- VI – gestos do agente de trânsito e do condutor.

Art. 88. Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação.

Parágrafo único. Nas vias ou trechos de vias em obras deverá ser afixada sinalização específica e adequada.

Art. 89. A sinalização terá a seguinte ordem de prevalência:

- I – as ordens do agente de trânsito sobre as normas de circulação e outros sinais;
- II – as indicações do semáforo sobre os demais sinais;
- III – as indicações dos sinais sobre as demais normas de trânsito.

Art. 90. Não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta.

§ 1º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação.

§ 2º O CONTRAN editará normas complementares no que se refere à interpretação, colocação e uso da sinalização.

Capítulo VIII

Da Engenharia de Tráfego, da Operação, da Fiscalização e do Policiamento Ostensivo de Trânsito

Art. 91. O CONTRAN estabelecerá as normas e regulamentos a serem adotados em todo o território nacional quando da implementação das soluções adotadas pela Engenharia de Tráfego, assim como padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 92. (Vetado).

Art. 93. Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas.

Art. 94. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, caso não possa ser retirado, deve ser devida e imediatamente sinalizado.

Parágrafo único. É proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.

§ 2º Salvo em casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados.

§ 3º A inobservância do disposto neste artigo será punida com multa que varia entre cinquenta e trezentas UFIR, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.

§ 4º Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das normas previstas neste e nos artigos 93 e 94, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinquenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.

Capítulo IX

Dos Veículos

Seção I

Disposições Gerais

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

- I – quanto à tração:
 - a. automotor;
 - b. elétrico;

- c. de propulsão humana;
 - d. de tração animal;
 - e. reboque ou semi-reboque;
- II – quanto à espécie:
- a. de passageiros:
 - 1. bicicleta;
 - 2. ciclomotor;
 - 3. motoneta;
 - 4. motocicleta;
 - 5. triciclo;
 - 6. quadriciclo;
 - 7. automóvel;
 - 8. microônibus;
 - 9. ônibus;
 - 10. bonde;
 - 11. reboque ou semi-reboque;
 - 12. charrete;
 - b. de carga:
 - 1. motoneta;
 - 2. motocicleta;
 - 3. triciclo;
 - 4. quadriciclo;
 - 5. caminhonete;
 - 6. caminhão;
 - 7. reboque ou semi-reboque;
 - 8. carroça;
 - 9. carro-de-mão;
 - c. misto:
 - 1. camioneta;
 - 2. utilitário;
 - 3. outros;
 - d. de competição;
 - e. de tração:
 - 1. caminhão-trator;
 - 2. trator de rodas;
 - 3. trator de esteiras;
 - 4. trator misto;
 - f. especial;
 - g. de coleção;
- III – quanto à categoria:
- a. oficial;
 - b. de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;
 - c. particular;
 - d. de aluguel;
 - e. de aprendizagem.

Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições 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 RENAAM, 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.

§ 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.

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.¹¹

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.⁽¹⁾

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.

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

Art. 114. O veículo será identificado obrigatoriamente por caracteres gravados no chassi ou no monobloco, reproduzidos em outras partes, conforme dispuser o CONTRAN.

§ 1º A gravação será realizada pelo fabricante ou montador, de modo a identificar o veículo, seu fabricante e as suas características, além do ano de fabricação, que não poderá ser alterado.

§ 2º As regravações, quando necessárias, dependerão de prévia autorização da autoridade executiva de trânsito e somente serão processadas por estabelecimento por ela credenciado, mediante a comprovação de propriedade do veículo, mantida a mesma identificação anterior, inclusive o ano de fabricação.

§ 3º Nenhum proprietário poderá, sem prévia permissão da autoridade executiva de trânsito, fazer, ou ordenar que se faça, modificações da identificação de seu veículo.

Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º Os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo e o acompanharão até a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento.

§ 2º As placas com as cores verde e amarela da Bandeira Nacional serão usadas somente pelos veículos de representação pessoal do Presidente e do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos Deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, dos Ministros de Estado, do Advogado-Geral da União e do Procurador-Geral da República.

§ 3º Os veículos de representação dos Presidentes dos Tribunais Federais, dos Governadores, Prefeitos, Secretários Estaduais e Municipais, dos Presidentes das Assembléias Legislativas, das Câmaras Municipais, dos Presidentes dos Tribunais Estaduais e do Distrito Federal, e do respectivo chefe do Ministério Público e ainda dos Oficiais Gerais das Forças Armadas terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas e de construção ou de pavimentação são sujeitos, desde que lhes seja facultado transitar nas vias, ao registro e licenciamento da repartição competente, devendo receber numeração especial.

§ 5º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos de uso bélico.

§ 6º Os veículos de duas ou três rodas são dispensados da placa dianteira.

Art. 116. Os veículos de propriedade da União, dos Estados e do Distrito Federal, devidamente registrados e licenciados, somente quando estritamente usados em serviço reservado de caráter policial, poderão usar placas particulares, obedecidos os critérios e limites estabelecidos pela legislação que regulamenta o uso de veículo oficial.

Art. 117. Os veículos de transporte de carga e os coletivos de passageiros deverão conter, em local facilmente visível, a inscrição indicativa de sua tara, do peso bruto total (PBT), do peso bruto total combinado (PBTC) ou capacidade máxima de tração (CMT) e de sua lotação, vedado o uso em desacordo com sua classificação.

Capítulo X

Dos Veículos em Circulação Internacional

Art. 118. A circulação de veículo no território nacional, independentemente de sua origem, em trânsito entre o Brasil e os países com os quais exista acordo ou tratado internacional, reger-se-á pelas disposições deste Código, pelas convenções e acordos internacionais ratificados.

Art. 119. As repartições aduaneiras e os órgãos de controle de fronteira comunicarão diretamente ao RENAVAL a entrada e saída temporária ou definitiva de veículos.

Parágrafo único. Os veículos licenciados no exterior não poderão sair do território nacional sem prévia quitação de débitos de multa por infrações de trânsito e o ressarcimento de danos que tiverem causado a bens do patrimônio público, respeitado o princípio da reciprocidade.

Capítulo XI

Do Registro de Veículos

Art. 120. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, deve ser registrado perante o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário, na forma da lei.

§ 1º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal somente registrarão veículos oficiais de propriedade da administração direta, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, de qualquer um dos poderes, com indicação expressa, por pintura nas portas, do nome, sigla ou logotipo do órgão ou entidade em cujo nome o veículo será registrado, excetuando-se os veículos de representação e os previstos no artigo 116.

§ 2º O disposto neste artigo não se aplica ao veículo de uso bélico.

Art. 121. Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo – CRV de acordo com os modelos e especificações estabelecidos pelo CONTRAN, contendo as características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.

Art. 122. Para a expedição do Certificado de Registro de Veículo o órgão executivo de trânsito consultará o cadastro do RENAVAL e exigirá do proprietário os seguintes documentos:

- I – nota fiscal fornecida pelo fabricante ou revendedor, ou documento equivalente expedido por autoridade competente;
- II – documento fornecido pelo Ministério das Relações Exteriores, quando se tratar de veículo importado por membro de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes.

Art. 123. Será obrigatória a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo quando:

- I – for transferida a propriedade;

- II – o proprietário mudar o Município de domicílio ou residência;
- III – for alterada qualquer característica do veículo;
- IV – houver mudança de categoria.

§ 1º No caso de transferência de propriedade, o prazo para o proprietário adotar as providências necessárias à efetivação da expedição do novo Certificado de Registro de Veículo é de trinta dias, sendo que nos demais casos as providências deverão ser imediatas.

§ 2º No caso de transferência de domicílio ou residência no mesmo Município, o proprietário comunicará o novo endereço num prazo de trinta dias e aguardará o novo licenciamento para alterar o Certificado de Licenciamento Anual.

§ 3º A expedição do novo certificado será comunicada ao órgão executivo de trânsito que expediu o anterior e ao RENAAM.

Art. 124. Para a expedição do novo Certificado de Registro de Veículo serão exigidos os seguintes documentos:

- I – Certificado de Registro de Veículo anterior;
- II – Certificado de Licenciamento Anual;
- III – comprovante de transferência de propriedade, quando for o caso, conforme modelo e normas estabelecidas pelo CONTRAN;
- IV – Certificado de Segurança Veicular e de emissão de poluentes e ruído, quando houver adaptação ou alteração de características do veículo;
- V – comprovante de procedência e justificativa da propriedade dos componentes e agregados adaptados ou montados no veículo, quando houver alteração das características originais de fábrica;
- VI – autorização do Ministério das Relações Exteriores, no caso de veículo da categoria de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes;
- VII – certidão negativa de roubo ou furto de veículo, expedida no Município do registro anterior, que poderá ser substituída por informação do RENAAM;
- VIII – comprovante de quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas;
- IX – Registro Nacional de Transportadores Rodoviários, no caso de veículos de carga;^[7]
- X – comprovante relativo ao cumprimento do disposto no artigo 98, quando houver alteração nas características originais do veículo que afetem a emissão de poluentes e ruído;
- XI – comprovante de aprovação de inspeção veicular e de poluentes e ruído, quando for o caso, conforme regulamentações do CONTRAN e do CONAMA.

Art. 125. As informações sobre o chassi, o monobloco, os agregados e as características originais do veículo deverão ser prestadas ao RENAAM:

- I – pelo fabricante ou montadora, antes da comercialização, no caso de veículo nacional;
- II – pelo órgão alfandegário, no caso de veículo importado por pessoa física;
- III – pelo importador, no caso de veículo importado por pessoa jurídica.

Parágrafo único. As informações recebidas pelo RENAAM serão repassadas ao órgão executivo de trânsito responsável pelo registro, devendo este comunicar ao RENAAM, tão logo seja o veículo registrado.

Art. 126. O proprietário de veículo irre recuperável, ou definitivamente desmontado, deverá requerer a baixa do registro, no prazo e forma estabelecidos pelo CONTRAN, sendo vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi, de forma a manter o registro anterior.

Parágrafo único. A obrigação de que trata este artigo é da companhia seguradora ou do adquirente do veículo destinado à desmontagem, quando estes sucederem ao proprietário.

Art. 127. O órgão executivo de trânsito competente só efetuará a baixa do registro após prévia consulta ao cadastro do RENAAM.

Parágrafo único. Efetuada a baixa do registro, deverá ser esta comunicada, de imediato, ao RENAVAM.

Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos fiscais e de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Art. 129. O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana, dos ciclomotores e dos veículos de tração animal obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários.

Capítulo XII

Do Licenciamento

Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde 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 artigo 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 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;
- II – saber ler e escrever;
- III – possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

Art. 141. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.

§ 1º A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos Municípios.

§ 2º (Vetado).

Art. 142. O reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do CONTRAN.

Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas Categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:

- I – Categoria A – condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;
- II – Categoria B – condutor de veículo motorizado, não abrangido pela Categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;
- III – Categoria C – condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;

- IV – Categoria D – condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;
- V – Categoria E – condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas Categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada, tenha seis mil quilogramas ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a oito lugares, ou, ainda, seja enquadrado na categoria trailer.

§ 1º Para habilitar-se na Categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na Categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

§ 2º Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total.

Art. 144. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação só podem ser conduzidos na via pública por condutor habilitado nas Categorias C, D ou E.

Art. 145. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

- I – ser maior de vinte e um anos;
- II – estar habilitado:
 - a. no mínimo há dois anos na Categoria B, ou no mínimo há um ano na Categoria C, quando pretender habilitar-se na Categoria D; e
 - b. no mínimo há um ano na Categoria C, quando pretender habilitar-se na Categoria E;
- III – não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;
- IV – ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.

Art. 146. Para conduzir veículos de outra categoria o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

- I – de aptidão física e mental;
- II – (vetado);
- III – escrito, sobre legislação de trânsito;
- IV – de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN;
- V – de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH.^[2]

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado.^[2]

§ 3º O exame previsto no parágrafo anterior, quando referente à primeira habilitação, incluirá a avaliação psicológica preliminar e complementar ao referido exame.^[2]

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador.^[2]

Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.

§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.

§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano, desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.

§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no parágrafo anterior, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação.

§ 5º O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN poderá dispensar os tripulantes de aeronaves que apresentarem o cartão de saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação do exame de aptidão física e mental.^[1]

Art. 149. (Vetado).

Art. 150. Ao renovar os exames previstos no artigo anterior, o condutor que não tenha curso de direção defensiva e primeiros socorros deverá a eles ser submetido, conforme normatização do CONTRAN.

Parágrafo único. A empresa que utiliza condutores contratados para operar a sua frota de veículos é obrigada a fornecer curso de direção defensiva, primeiros socorros e outros conforme normatização do CONTRAN.

Art. 151. No caso de reprovação no exame escrito sobre legislação de trânsito ou de direção veicular, o candidato só poderá repetir o exame depois de decorridos quinze dias da divulgação do resultado.

Art. 152. O exame de direção veicular será realizado perante uma comissão integrada por três membros designados pelo dirigente do órgão executivo local de trânsito, para o período de um ano, permitida a recondução por mais um período de igual duração.

§ 1º Na comissão de exame de direção veicular, pelo menos um membro deverá ser habilitado na categoria igual ou superior à pretendida pelo candidato.

§ 2º Os militares das Forças Armadas e Auxiliares que possuem curso de formação de condutor, ministrado em suas corporações, serão dispensados, para a concessão da Carteira Nacional de Habilitação, dos exames a que se houverem submetido com aprovação naquele curso, desde que neles sejam observadas as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 3º O militar interessado instruirá seu requerimento com ofício do Comandante, Chefe ou Diretor da organização militar em que servir, do qual constarão: o número do registro de identificação, naturalidade, nome, filiação, idade e categoria em que se habilitou a conduzir, acompanhado de cópias das atas dos exames prestados.

§ 4º (Vetado).

Art. 153. O candidato habilitado terá em seu prontuário a identificação de seus instrutores e examinadores, que serão passíveis de punição conforme regulamentação a ser estabelecida pelo CONTRAN.

Parágrafo único. As penalidades aplicadas aos instrutores e examinadores serão de advertência, suspensão e cancelamento da autorização para o exercício da atividade, conforme a falta cometida.

Art. 154. Os veículos destinados à formação de condutores serão identificados por uma faixa amarela, de vinte centímetros de largura, pintada ao longo da carroçaria, à meia altura, com a inscrição AUTO-ESCOLA na cor preta.

Parágrafo único. No veículo eventualmente utilizado para aprendizagem, quando autorizado para servir a esse fim, deverá ser afixada ao longo de sua carroçaria, à meia altura, faixa branca removível, de vinte centímetros de largura, com a inscrição AUTO-ESCOLA na cor preta.

Art. 155. A formação de condutor de veículo automotor e elétrico será realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, pertencente ou não à entidade credenciada.

Parágrafo único. Ao aprendiz será expedida autorização para aprendizagem, de acordo com a regulamentação do CONTRAN, após aprovação nos exames de aptidão física, mental, de primeiros socorros e sobre legislação de trânsito.^[1]

Art. 156. O CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelas auto-escolas e outras entidades destinadas à formação de condutores e às exigências necessárias para o exercício das atividades de instrutor e examinador.

Art. 157. (Vetado).

Art. 158. A aprendizagem só poderá realizar-se:

- I – nos termos, horários e locais estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito;
- II – acompanhado o aprendiz por instrutor autorizado.

Parágrafo único. Além do aprendiz e do instrutor, o veículo utilizado na aprendizagem poderá conduzir apenas mais um acompanhante.

Art. 159. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em modelo único e de acordo com as especificações do CONTRAN, atendidos os pré-requisitos estabelecidos neste Código, conterá fotografia, identificação e CPF do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.

§ 1º É obrigatório o porte da Permissão para Dirigir ou da Carteira Nacional de Habilitação quando o condutor estiver à direção do veículo.

§ 2º (Vetado).

§ 3º A emissão de nova via da Carteira Nacional de Habilitação será regulamentada pelo CONTRAN.

§ 4º (Vetado).

§ 5º A Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir somente terão validade para a condução de veículo quando apresentada em original.

§ 6º A identificação da Carteira Nacional de Habilitação expedida e a da autoridade expedidora serão registradas no RENACH.

§ 7º A cada condutor corresponderá um único registro no RENACH, agregando-se neste todas as informações.

§ 8º A renovação da validade da Carteira Nacional de Habilitação ou a emissão de uma nova via somente será realizada após quitação de débitos constantes do prontuário do condutor.

§ 9º (Vetado).

§ 10. A validade da Carteira Nacional de Habilitação está condicionada ao prazo de vigência do exame de aptidão física e mental.^[1]

§ 11. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida na vigência do Código anterior, será substituída por ocasião do vencimento do prazo para revalidação do exame de aptidão física e mental, ressalvados os casos especiais previstos nesta Lei.^[1]

Art. 160. O condutor condenado por delito de trânsito deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN, independentemente do reconhecimento da prescrição, em face da pena concretizada na sentença.

§ 1º Em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade executiva estadual de trânsito, assegurada ampla defesa ao condutor.

§ 2º No caso do parágrafo anterior, a autoridade executiva estadual de trânsito poderá apreender o documento de habilitação do condutor até a sua aprovação nos exames realizados.

Capítulo XV Das Infrações

Art. 161. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código, da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX.

Parágrafo único. As infrações cometidas em relação às resoluções do CONTRAN terão suas penalidades e medidas administrativas definidas nas próprias resoluções.

Art. 162. Dirigir veículo:

I – sem possuir Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa (três vezes) e apreensão do veículo;

II – com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir cassada ou com suspensão do direito de dirigir:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa (cinco vezes) e apreensão do veículo;

III – com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa (três vezes) e apreensão do veículo;

Medida administrativa: recolhimento do documento de habilitação;

IV – (vetado);

V – com validade da Carteira Nacional de Habilitação vencida há mais de trinta dias:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa;

Medida administrativa: recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado;

VI – sem usar lentes corretoras de visão, aparelho auxiliar de audição, de prótese física ou as adaptações do veículo impostas por ocasião da concessão ou da renovação da licença para conduzir:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa;

Medida administrativa: retenção do veículo até o saneamento da irregularidade ou apresentação de condutor habilitado.

Art. 163. Entregar a direção do veículo à pessoa nas condições previstas no artigo anterior:

Infração: as mesmas previstas no artigo anterior;

Penalidade: as mesmas previstas no artigo anterior;

Medida administrativa: a mesma prevista no inciso III do artigo anterior.

Art. 164. Permitir que pessoa nas condições referidas nos incisos do artigo 162 tome posse do veículo automotor e passe a conduzi-lo na via:

Infração: as mesmas previstas nos incisos do artigo 162;

Penalidade: as mesmas previstas no artigo 162;

Medida administrativa: a mesma prevista no inciso III do artigo 162.

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir.

Medida Administrativa: retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Parágrafo único. A embriaguez também poderá ser apurada na forma do artigo 277.

Art. 166. Confiar ou entregar a direção de veículo à pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa.

Art. 167. Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no artigo 65:

Infração: grave;

Penalidade: multa;

Medida administrativa: retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator.

Art. 168. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa;

Medida administrativa: retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.

Art. 169. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança:

Infração: leve;

Penalidade: multa.

Art. 170. Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa: retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.

Art. 171. Usar o veículo para arremessar, sobre os pedestres ou veículos, água ou detritos:

Infração: média;

Penalidade: multa.

Art. 172. Atirar do veículo ou abandonar na via objetos ou substâncias:

Infração: média;

Penalidade: multa.

Art. 173. Disputar corrida por espírito de emulação:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa (três vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo;

Medida administrativa: recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.

Art. 174. Promover, na via, competição esportiva, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa (cinco vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo;

Medida administrativa: recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.

Parágrafo único. As penalidades são aplicáveis aos promotores e aos condutores participantes.

Art. 175. Utilizar-se de veículo para, em via pública, demonstrar ou exibir manobra perigosa, arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa, suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo;

Medida administrativa: recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.

Art. 176. Deixar o condutor envolvido em acidente com vítima:

I – de prestar ou providenciar socorro à vítima, podendo fazê-lo;

II – de adotar providências, podendo fazê-lo, no sentido de evitar perigo para o trânsito no local;

III – de preservar o local, de forma a facilitar os trabalhos da polícia e da perícia;

IV – de adotar providências para remover o veículo do local, quando determinadas por policial ou agente da autoridade de trânsito;

V – de identificar-se ao policial e de lhe prestar informações necessárias à confecção do boletim de ocorrência:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa: recolhimento do documento de habilitação.

Art. 177. Deixar o condutor de prestar socorro à vítima de acidente de trânsito quando solicitado pela autoridade e seus agentes:

Infração: grave;

Penalidade: multa.

Art. 178. Deixar o condutor, envolvido em acidente sem vítima, de adotar providências para remover o veículo do local, quando necessária tal medida para assegurar a segurança e a fluidez do trânsito:

Infração: média;

Penalidade: multa.

Art. 179. Fazer ou deixar que se faça reparo em veículo na via pública, salvo nos casos de impedimento absoluto de sua remoção e em que o veículo esteja devidamente sinalizado:

I – em pista de rolamento de rodovias e vias de trânsito rápido:

Infração: grave;

Penalidade: multa;

Medida administrativa: remoção do veículo;

II – nas demais vias:

Infração: leve;

Penalidade: multa.

Art. 180. Ter seu veículo imobilizado na via por falta de combustível:

Infração: média;

Penalidade: multa;

Medida administrativa: remoção do veículo.

Art. 181. Estacionar o veículo:

I – nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:

Infração: média;

Penalidade: multa;

Medida administrativa: remoção do veículo;

II – afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinquenta centímetros a um metro:

Infração: leve;

Penalidade: multa;

Medida administrativa: remoção do veículo;

III – afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro:

Infração: grave;

Penalidade: multa;

Medida administrativa: remoção do veículo;

IV – em desacordo com as posições estabelecidas neste Código:

Infração: média;

Penalidade: multa;

Medida administrativa: remoção do veículo;

V – na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das vias dotadas de acostamento:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa;

Medida administrativa: remoção do veículo;

VI – junto ou sobre hidrantes de incêndio, registro de água ou tampas de poços de visita de galerias subterrâneas, desde que devidamente identificados, conforme especificação do CONTRAN:

- Infração:* média;
Penalidade: multa;
Medida administrativa: remoção do veículo;
- VII – nos acostamentos, salvo motivo de força maior:
Infração: leve;
Penalidade: multa;
Medida administrativa: remoção do veículo;
- VIII – no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público:
Infração: grave;
Penalidade: multa;
Medida administrativa: remoção do veículo;
- IX – onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos:
Infração: média;
Penalidade: multa;
Medida administrativa: remoção do veículo;
- X – impedindo a movimentação de outro veículo:
Infração: média;
Penalidade: multa;
Medida administrativa: remoção do veículo;
- XI – ao lado de outro veículo em fila dupla:
Infração: grave;
Penalidade: multa;
Medida administrativa: remoção do veículo;
- XII – na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres:
Infração: grave;
Penalidade: multa;
Medida administrativa: remoção do veículo;
- XIII – onde houver sinalização horizontal delimitadora de ponto de embarque ou desembarque de passageiros de transporte coletivo ou, na inexistência desta sinalização, no intervalo compreendido entre dez metros antes e depois do marco do ponto:
Infração: média;
Penalidade: multa;
Medida administrativa: remoção do veículo;
- XIV – nos viadutos, pontes e túneis:
Infração: grave;
Penalidade: multa;
Medida administrativa: remoção do veículo;
- XV – na contramão-de-direção:
Infração: média;
Penalidade: multa;
- XVI – em aclave ou declive, não estando devidamente freado e sem calço de segurança, quando se tratar de veículo com peso bruto total superior a três mil e quinhentos quilogramas:
Infração: grave;
Penalidade: multa;
Medida administrativa: remoção do veículo;
- XVII – em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa – Estacionamento Regulamentado):
Infração: leve;
Penalidade: multa;
Medida administrativa: remoção do veículo;
- XVIII – em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (placa – Proibido Estacionar):

Infração: média;
Penalidade: multa;
Medida administrativa: remoção do veículo;

XIX – em locais e horários de estacionamento e parada proibidos pela sinalização (placa – Proibido Parar e Estacionar):

Infração: grave;
Penalidade: multa;
Medida administrativa: remoção do veículo.

§ 1º Nos casos previstos neste artigo, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade preferencialmente após a remoção do veículo.

§ 2º No caso previsto no inciso XVI é proibido abandonar o calço de segurança na via.

Art. 182. Parar o veículo:

I – nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:

Infração: média;
Penalidade: multa;

II – afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinquenta centímetros a um metro:

Infração: leve;
Penalidade: multa;

III – afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro:

Infração: média;
Penalidade: multa;

IV – em desacordo com as posições estabelecidas neste Código:

Infração: leve;
Penalidade: multa;

V – na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das demais vias dotadas de acostamento:

Infração: grave;
Penalidade: multa;

VI – no passeio ou sobre faixa destinada a pedestres, nas ilhas, refúgios, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento e marcas de canalização:

Infração: leve;
Penalidade: multa;

VII – na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres:

Infração: média;
Penalidade: multa;

VIII – nos viadutos, pontes e túneis:

Infração: média;
Penalidade: multa;

IX – na contramão-de-direção:

Infração: média;
Penalidade: multa;

X – em local e horário proibidos especificamente pela sinalização (placa – Proibido Parar):

Infração: média;
Penalidade: multa.

Art. 183. Parar o veículo sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso:

Infração: média;
Penalidade: multa.

Art. 184. Transitar com o veículo:

I – na faixa ou pista da direita, regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo, exceto para acesso a imóveis lindeiros ou conversões à direita:

Infração: leve;
Penalidade: multa;

- II – na faixa ou pista da esquerda regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo:
Infração: grave;
Penalidade: multa.
- Art. 185.** Quando o veículo estiver em movimento, deixar de conservá-lo:
I – na faixa a ele destinada pela sinalização de regulamentação, exceto em situações de emergência;
II – nas faixas da direita, os veículos lentos e de maior porte:
Infração: média;
Penalidade: multa.
- Art. 186.** Transitar pela contramão-de-direção em:
I – vias com duplo sentido de circulação, exceto para ultrapassar outro veículo e apenas pelo tempo necessário, respeitada a preferência do veículo que transitar em sentido contrário:
Infração: grave;
Penalidade: multa;
II – vias com sinalização de regulamentação de sentido único de circulação:
Infração: gravíssima;
Penalidade: multa.
- Art. 187.** Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente:
I – para todos os tipos de veículos:
Infração: média;
Penalidade: multa;
II – especificamente para caminhões e ônibus:^[7]
Infração: grave;
Penalidade: multa.
- Art. 188.** Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito:
Infração: média;
Penalidade: multa.
- Art. 189.** Deixar de dar passagem aos veículos precedidos de batedores, de socorro de incêndio e salvamento, de polícia, de operação e fiscalização de trânsito e às ambulâncias, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentados de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes:
Infração: gravíssima;
Penalidade: multa.
- Art. 190.** Seguir veículo em serviço de urgência, estando este com prioridade de passagem devidamente identificada por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes:
Infração: grave;
Penalidade: multa.
- Art. 191.** Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro ao realizar operação de ultrapassagem:
Infração: gravíssima;
Penalidade: multa.
- Art. 192.** Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições climáticas do local da circulação e do veículo:
Infração: grave;
Penalidade: multa.
- Art. 193.** Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardins públicos:
Infração: gravíssima;
Penalidade: multa (três vezes).

Art. 194. Transitar em marcha à ré, salvo na distância necessária a pequenas manobras e de forma a não causar riscos à segurança:

Infração: grave;

Penalidade: multa.

Art. 195. Desobedecer às ordens emanadas da autoridade competente de trânsito ou de seus agentes:

Infração: grave;

Penalidade: multa.

Art. 196. Deixar de indicar com antecedência, mediante gesto regulamentar de braço ou luz indicadora de direção do veículo, o início da marcha, a realização da manobra de parar o veículo, a mudança de direção ou de faixa de circulação:

Infração: grave;

Penalidade: multa.

Art. 197. Deixar de deslocar, com antecedência, o veículo para a faixa mais à esquerda ou mais à direita, dentro da respectiva mão-de-direção, quando for manobrar para um desses lados:

Infração: média;

Penalidade: multa.

Art. 198. Deixar de dar passagem pela esquerda, quando solicitado:

Infração: média;

Penalidade: multa.

Art. 199. Ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar à esquerda:

Infração: média;

Penalidade: multa.

Art. 200. Ultrapassar pela direita veículo de transporte coletivo ou de escolares, parado para embarque ou desembarque de passageiros, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa.

Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta:

Infração: média;

Penalidade: multa.

Art. 202. Ultrapassar outro veículo:

I – pelo acostamento;

II – em interseções e passagens de nível:

Infração: grave;

Penalidade: multa.

Art. 203. Ultrapassar pela contramão outro veículo:

I – nas curvas, aclives e declives, sem visibilidade suficiente;

II – nas faixas de pedestre;

III – nas pontes, viadutos ou túneis;

IV – parado em fila junto a sinais luminosos, porteiros, cancelas, cruzamentos ou qualquer outro impedimento à livre circulação;

V – onde houver marcação viária longitudinal de divisão de fluxos opostos do tipo linha dupla contínua ou simples contínua amarela:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa.

Art. 204. Deixar de parar o veículo no acostamento à direita, para aguardar a oportunidade de cruzar a pista ou entrar à esquerda, onde não houver local apropriado para operação de retorno:

Infração: grave;

Penalidade: multa.

- Art. 205.** Ultrapassar veículo em movimento que integre cortejo, préstito, desfile e formações militares, salvo com autorização da autoridade de trânsito ou de seus agentes:
Infração: leve;
Penalidade: multa.
- Art. 206.** Executar operação de retorno:
I – em locais proibidos pela sinalização;
II – nas curvas, aclives, declives, pontes, viadutos e túneis;
III – passando por cima de calçada, passeio, ilhas, ajardinamento ou canteiros de divisões de pista de rolamento, refúgios e faixas de pedestres e nas de veículos não motorizados;
IV – nas interseções, entrando na contramão-de-direção da via transversal;
V – com prejuízo da livre circulação ou da segurança, ainda que em locais permitidos:
Infração: gravíssima;
Penalidade: multa.
- Art. 207.** Executar operação de conversão à direita ou à esquerda em locais proibidos pela sinalização:
Infração: grave;
Penalidade: multa.
- Art. 208.** Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória:
Infração: gravíssima;
Penalidade: multa.
- Art. 209.** Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:
Infração: grave;
Penalidade: multa.
- Art. 210.** Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial:
Infração: gravíssima;
Penalidade: multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;
Medida administrativa: remoção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.
- Art. 211.** Ultrapassar veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo, com exceção dos veículos não motorizados:
Infração: grave;
Penalidade: multa.
- Art. 212.** Deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea:
Infração: gravíssima;
Penalidade: multa.
- Art. 213.** Deixar de parar o veículo sempre que a respectiva marcha for interceptada:
I – por agrupamento de pessoas, como préstitos, passeatas, desfiles e outros:
Infração: gravíssima;
Penalidade: multa;
II – por agrupamento de veículos, como cortejos, formações militares e outros:
Infração: grave;
Penalidade: multa.
- Art. 214.** Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado:
I – que se encontre na faixa a ele destinada;
II – que não haja concluído a travessia mesmo que ocorra sinal verde para o veículo;
III – portadores de deficiência física, crianças, idosos e gestantes:
Infração: gravíssima;
Penalidade: multa.
IV – quando houver iniciado a travessia mesmo que não haja sinalização a ele destinada;

V – que esteja atravessando a via transversal para onde se dirige o veículo:

Infração: grave;

Penalidade: multa.

Art. 215. Deixar de dar preferência de passagem:

I – em interseção não sinalizada:

a. a veículo que estiver circulando por rodovia ou rotatória;

b. a veículo que vier da direita;

II – nas interseções com sinalização de regulamentação de Dê a Preferência:

Infração: grave;

Penalidade: multa.

Art. 216. Entrar ou sair de áreas lindeiras sem estar adequadamente posicionado para ingresso na via e sem as precauções com a segurança de pedestres e de outros veículos:

Infração: média;

Penalidade: multa.

Art. 217. Entrar ou sair de fila de veículos estacionados sem dar preferência de passagem a pedestres e a outros veículos:

Infração: média;

Penalidade: multa.

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil:

I – em rodovias, vias de trânsito rápido e vias arteriais:

a. quando a velocidade for superior à máxima em até vinte por cento:

Infração: grave;

Penalidade: multa;

b. quando a velocidade for superior à máxima em mais de vinte por cento:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa (três vezes) e suspensão do direito de dirigir;

II – demais vias:

a. quando a velocidade for superior à máxima em até cinqüenta por cento:

Infração: grave;

Penalidade: multa;

b. quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50% (cinqüenta por cento):

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa (três vezes) e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa: recolhimento do documento de habilitação.

Art. 219. Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, retardando ou obstruindo o trânsito, a menos que as condições de tráfego e meteorológicas não o permitam, salvo se estiver na faixa da direita:

Infração: média;

Penalidade: multa.

Art. 220. Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:

I – quando se aproximar de passeatas, aglomerações, cortejos, préstitos e desfiles:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa;

II – nos locais onde o trânsito esteja sendo controlado pelo agente da autoridade de trânsito, mediante sinais sonoros ou gestos;

III – ao aproximar-se da guia da calçada (meio-fio) ou acostamento;

IV – ao aproximar-se de ou passar por interseção não sinalizada;

V – nas vias rurais cuja faixa de domínio não esteja cercada;

VI – nos trechos em curva de pequeno raio;

- VII – ao aproximar-se de locais sinalizados com advertência de obras ou trabalhadores na pista;
- VIII – sob chuva, neblina, cerração ou ventos fortes;
- IX – quando houver má visibilidade;
- X – quando o pavimento se apresentar escorregadio, defeituoso ou avariado;
- XI – à aproximação de animais na pista;
- XII – em declive;
- XIII – ao ultrapassar ciclista:
 - Infração:* grave;
 - Penalidade:* multa;
- XIV – nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros ou onde haja intensa movimentação de pedestres:
 - Infração:* gravíssima;
 - Penalidade:* multa.

Art. 221. Portar no veículo placas de identificação em desacordo com as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN:

- Infração:* média;
- Penalidade:* multa;
- Medida administrativa:* retenção do veículo para regularização e apreensão das placas irregulares.

Parágrafo único. Incide na mesma penalidade aquele que confecciona, distribui ou coloca, em veículo próprio ou de terceiros, placas de identificação não autorizadas pela regulamentação.

Art. 222. Deixar de manter ligado, nas situações de atendimento de emergência, o sistema de iluminação vermelha intermitente dos veículos de polícia, de socorro de incêndio e salvamento, de fiscalização de trânsito e das ambulâncias, ainda que parados:

- Infração:* média;
- Penalidade:* multa.

Art. 223. Transitar com o farol desregulado ou com o fecho de luz alta de forma a perturbar a visão de outro condutor:

- Infração:* grave;
- Penalidade:* multa;
- Medida administrativa:* retenção do veículo para regularização.

Art. 224. Fazer uso do fecho de luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública:

- Infração:* leve;
- Penalidade:* multa.

Art. 225. Deixar de sinalizar a via, de forma a prevenir os demais condutores e, à noite, não manter acesas as luzes externas ou omitir-se quanto a providências necessárias para tornar visível o local, quando:

- I – tiver de remover o veículo da pista de rolamento ou permanecer no acostamento;
- II – a carga for derramada sobre a via e não puder ser retirada imediatamente:

- Infração:* grave;
- Penalidade:* multa.

Art. 226. Deixar de retirar todo e qualquer objeto que tenha sido utilizado para sinalização temporária da via:

- Infração:* média;
- Penalidade:* multa.

Art. 227. Usar buzina:

- I – em situação que não a de simples toque breve como advertência ao pedestre ou a condutores de outros veículos;
- II – prolongada e sucessivamente a qualquer pretexto;
- III – entre as vinte e duas e as seis horas;

- IV – em locais e horários proibidos pela sinalização;
- V – em desacordo com os padrões e frequências estabelecidas pelo CONTRAN:
Infração: leve;
Penalidade: multa.

Art. 228. Usar no veículo equipamento com som em volume ou frequência que não sejam autorizados pelo CONTRAN:

- Infração:* grave;
- Penalidade:* multa;
- Medida administrativa:* retenção do veículo para regularização.

Art. 229. Usar indevidamente no veículo aparelho de alarme ou que produza sons e ruído que perturbem o sossego público, em desacordo com normas fixadas pelo CONTRAN:

- Infração:* média;
- Penalidade:* multa e apreensão do veículo;
- Medida administrativa:* remoção do veículo.

Art. 230. Conduzir o veículo:

- I – com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;
- II – transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;
- III – com dispositivo anti-radar;
- IV – sem qualquer uma das placas de identificação;
- V – que não esteja registrado e devidamente licenciado;
- VI – com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade:
Infração: gravíssima;
Penalidade: multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa: remoção do veículo;
- VII – com a cor ou característica alterada;
- VIII – sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;
- IX – sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;
- X – com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;
- XI – com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;
- XII – com equipamento ou acessório proibido;
- XIII – com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados;
- XIV – com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;
- XV – com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas neste Código;
- XVI – com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;
- XVII – com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;
- XVIII – em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no artigo 104;
- XIX – sem acionar o limpador de pára-brisa sob chuva:
Infração: grave;
Penalidade: multa;
Medida administrativa: retenção do veículo para regularização;
- XX – sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no artigo 136:
Infração: grave;
Penalidade: multa e apreensão do veículo;

- XXI – de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;
 XXII – com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas:
Infração: média;
Penalidade: multa.

Art. 231. Transitar com o veículo:

- I – danificando a via, suas instalações e equipamentos;
 II – derramando, lançando ou arrastando sobre a via:
 a. carga que esteja transportando;
 b. combustível ou lubrificante que esteja utilizando;
 c. qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:
Infração: gravíssima;
Penalidade: multa;
Medida administrativa: retenção do veículo para regularização;
 III – produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;
 IV – com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:
Infração: grave;
Penalidade: multa;
Medida administrativa: retenção do veículo para regularização;
 V – com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN:
Infração: média;
Penalidade: multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:
 a. até seiscentos quilogramas: 5 (cinco) UFIR;
 b. de seiscentos e um a oitocentos quilogramas: 10 (dez) UFIR;
 c. de oitocentos e um a um mil quilogramas: 20 (vinte) UFIR;
 d. de um mil e um a três mil quilogramas: 30 (trinta) UFIR;
 e. de três mil e um a cinco mil quilogramas: 40 (quarenta) UFIR;
 f. acima de cinco mil e um quilogramas: 50 (cinquenta) UFIR;
Medida administrativa: retenção do veículo e transbordo da carga excedente;
 VI – em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:
Infração: grave;
Penalidade: multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa: remoção do veículo;
 VII – com lotação excedente;
 VIII – efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:
Infração: média;
Penalidade: multa;
Medida administrativa: retenção do veículo;
 IX – desligado ou desengrenado, em declive:
Infração: média;
Penalidade: multa;
Medida administrativa: retenção do veículo;
 X – excedendo a capacidade máxima de tração:
Infração: de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;
Penalidade: multa;
Medida Administrativa: retenção do veículo e transbordo de carga excedente.

Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.

Art. 232. Conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código:

Infração: leve;

Penalidade: multa;

Medida administrativa: retenção do veículo até a apresentação do documento.

Art. 233. Deixar de efetuar o registro de veículo no prazo de trinta dias, junto ao órgão executivo de trânsito, ocorridas as hipóteses previstas no artigo 123:

Infração: grave;

Penalidade: multa;

Medida administrativa: retenção do veículo para regularização.

Art. 234. Falsificar ou adulterar documento de habilitação e de identificação do veículo:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa: remoção do veículo.

Art. 235. Conduzir pessoas, animais ou carga nas partes externas do veículo, salvo nos casos devidamente autorizados:

Infração: grave;

Penalidade: multa;

Medida administrativa: retenção do veículo para transbordo.

Art. 236. Rebocar outro veículo com cabo flexível ou corda, salvo em casos de emergência:

Infração: média;

Penalidade: multa.

Art. 237. Transitar com o veículo em desacordo com as especificações, e com falta de inscrição e simbologia necessárias à sua identificação, quando exigidas pela legislação:

Infração: grave;

Penalidade: multa;

Medida administrativa: retenção do veículo para regularização.

Art. 238. Recusar-se a entregar à autoridade de trânsito ou a seus agentes, mediante recibo, os documentos de habilitação, de registro, de licenciamento de veículo e outros exigidos por lei, para averiguação de sua autenticidade:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa: remoção do veículo.

Art. 239. Retirar do local veículo legalmente retido para regularização, sem permissão da autoridade competente ou de seus agentes:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa: remoção do veículo.

Art. 240. Deixar o responsável de promover a baixa do registro de veículo irrecuperável ou definitivamente desmontado:

Infração: grave;

Penalidade: multa;

Medida administrativa: recolhimento do Certificado de Registro e do Certificado de Licenciamento Anual.

Art. 241. Deixar de atualizar o cadastro de registro do veículo ou de habilitação do condutor:

Infração: leve;

Penalidade: multa;

Art. 242. Fazer falsa declaração de domicílio para fins de registro, licenciamento ou habilitação:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa.

Art. 243. Deixar a empresa seguradora de comunicar ao órgão executivo de trânsito competente a ocorrência de perda total do veículo e de lhe devolver as respectivas placas e documentos:

Infração: grave;

Penalidade: multa;

Medida administrativa: recolhimento das placas e dos documentos.

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I – sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II – transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III – fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV – com os faróis apagados;

V – transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa: recolhimento do documento de habilitação;

VI – rebocando outro veículo;

VII – sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII – transportando carga incompatível com suas especificações:

Infração: média;

Penalidade: multa.

§ 1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de:

a. conduzir passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;

b. transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;

c. transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea *b* do parágrafo anterior:

Infração: média;

Penalidade: multa.

Art. 245. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Infração: grave;

Penalidade: multa;

Medida administrativa: remoção da mercadoria ou do material.

Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.

Art. 246. Deixar de sinalizar qualquer obstáculo à livre circulação, à segurança de veículo e pedestres, tanto no leito da via terrestre como na calçada, ou obstaculizar a via indevidamente:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa, agravada em até cinco vezes, a critério da autoridade de trânsito, conforme o risco à segurança.

Parágrafo único. A penalidade será aplicada à pessoa física ou jurídica responsável pela obstrução, devendo a autoridade com circunscrição sobre a via providenciar a sinalização de emergência, às expensas do responsável, ou, se possível, promover a desobstrução.

Art. 247. Deixar de conduzir pelo bordo da pista de rolamento, em fila única, os veículos de tração ou propulsão humana e os de tração animal, sempre que não houver acostamento ou faixa a eles destinados:

Infração: média;

Penalidade: multa.

Art. 248. Transportar em veículo destinado ao transporte de passageiros carga excedente em desacordo com o estabelecido no artigo 109:

Infração: grave;

Penalidade: multa;

Medida administrativa: retenção para o transbordo.

Art. 249. Deixar de manter acesas, à noite, as luzes de posição, quando o veículo estiver parado, para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias:

Infração: média;

Penalidade: multa.

Art. 250. Quando o veículo estiver em movimento:

I – deixar de manter acesa a luz baixa:

a. durante a noite;

b. de dia, nos túneis providos de iluminação pública;

c. de dia e de noite, tratando-se de veículo de transporte coletivo de passageiros, circulando em faixas ou pistas a eles destinadas;

d. de dia e de noite, tratando-se de ciclomotores;

II – deixar de manter acesas pelo menos as luzes de posição sob chuva forte, neblina ou cerração;

III – deixar de manter a placa traseira iluminada, à noite:

Infração: média;

Penalidade: multa.

Art. 251. Utilizar as luzes do veículo:

I – o pisca-alerta, exceto em imobilizações ou situações de emergência;

II – baixa e alta de forma intermitente, exceto nas seguintes situações:

a. a curtos intervalos, quando for conveniente advertir a outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo;

b. em imobilizações ou situação de emergência, como advertência, utilizando pisca-alerta;

c. quando a sinalização de regulamentação da via determinar o uso do pisca-alerta:

Infração: média;

Penalidade: multa.

Art. 252. Dirigir o veículo:

I – com o braço do lado de fora;

II – transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;

III – com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;

IV – usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;

V – com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;

VI – utilizando-se de fones nos ouvidos conectados à aparelhagem sonora ou de telefone celular:

Infração: média;

Penalidade: multa.

Art. 253. Bloquear a via com veículo:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa: remoção do veículo.

Art. 254. É proibido ao pedestre:

I – permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;

II – cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde exista permissão;

- III – atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;
- IV – utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;
- V – andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea;
- VI – desobedecer à sinalização de trânsito específica:
Infração: leve;
Penalidade: multa, em 50% (cinquenta por cento) do valor da infração de natureza leve.

Art. 255. Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva, em desacordo com o disposto no parágrafo único do artigo 59:

- Infração:* média;
- Penalidade:* multa;
- Medida administrativa:* remoção da bicicleta, mediante recibo para o pagamento da multa.

Capítulo XVI Das Penalidades

Art. 256. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

- I – advertência por escrito;
- II – multa;
- III – suspensão do direito de dirigir;
- IV – apreensão do veículo;
- V – cassação da Carteira Nacional de Habilitação;
- VI – cassação da Permissão para Dirigir;
- VII – frequência obrigatória em curso de reciclagem.

§ 1º A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.

§ 2º (Vetado).

§ 3º A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades executivos de trânsito responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.

Art. 257. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.

§ 1º Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código toda vez que houver responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si pela falta em comum que lhes for atribuída.

§ 2º Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.

§ 3º Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.

§ 4º O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, quando simultaneamente for o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido.

§ 5º O transportador é o responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou quando a carga proveniente de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total.

§ 6º O transportador e o embarcador são solidariamente responsáveis pela infração relativa ao excesso de peso bruto total, se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal.

§ 7º Não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o CONTRAN, ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.

§ 8º Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicada pelo número de infrações iguais cometidas no período de doze meses.

§ 9º O fato de o infrator ser pessoa jurídica não o exime do disposto no § 3º do artigo 258 e no artigo 259.

Art. 258. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

- I – infração de natureza gravíssima, punida com multa de valor correspondente a 180 (cento e oitenta) UFIR;
- II – infração de natureza grave, punida com multa de valor correspondente a 120 (cento e vinte) UFIR;
- III – infração de natureza média, punida com multa de valor correspondente a 80 (oitenta) UFIR;
- IV – infração de natureza leve, punida com multa de valor correspondente a 50 (cinquenta) UFIR;

§ 1º Os valores das multas serão corrigidos no primeiro dia útil de cada mês pela variação da UFIR ou outro índice legal de correção dos débitos fiscais.

§ 2º Quando se tratar de multa agravada, o fator multiplicador ou índice adicional específico é o previsto neste Código.

§ 3º (Vetado).

§ 4º (Vetado).

Art. 259. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:

- I – gravíssima: sete pontos;
- II – grave: cinco pontos;
- III – média: quatro pontos;
- IV – leve: três pontos.

§ 1º (Vetado).

§ 2º (Vetado).

Art. 260. As multas serão impostas e arrecadadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via onde haja ocorrido a infração, de acordo com a competência estabelecida neste Código.

§ 1º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa da do licenciamento do veículo serão arrecadadas e compensadas na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 2º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa daquela do licenciamento do veículo poderão ser comunicadas ao órgão ou entidade responsável pelo seu licenciamento, que providenciará a notificação.

§ 3º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa daquela do licenciamento do veículo poderão ser cobradas no ato da autuação, sem prejuízo dos recursos previstos neste Código.^[7]

§ 4º Quando a infração for cometida com veículo licenciado no exterior, em trânsito no território nacional, a multa respectiva deverá ser paga antes de sua saída do País, respeitado o princípio de reciprocidade.

Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada, nos casos previstos neste Código, pelo prazo mínimo de um mês até o máximo de um ano e, no caso de reincidência no período de doze meses, pelo prazo mínimo de seis meses até o máximo de dois anos, segundo critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuados aqueles especificados no artigo 263, a suspensão do direito de dirigir será aplicada sempre que o infrator atingir a contagem de vinte pontos, prevista no artigo 259.

§ 2º Quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação será devolvida a seu titular imediatamente após cumprida a penalidade e o curso de reciclagem.

Art. 262. O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário, pelo prazo de até trinta dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN.

§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.

§ 2º A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.

§ 3º A retirada dos veículos apreendidos é condicionada, ainda, ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento.

§ 4º Se o reparo referido no parágrafo anterior demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinando prazo para a sua reapresentação e vistoria.

Art. 263. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:

- I – quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;
- II – no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do artigo 162 e nos artigos 163, 164, 165, 173, 174 e 175;
- III – quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no artigo 160.

§ 1º Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o seu cancelamento.

§ 2º Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Art. 264. (Vetado).

Art. 265. As penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação serão aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurado ao infrator amplo direito de defesa.

Art. 266. Quando o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as respectivas penalidades.

Art. 267. Poderá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, não sendo reincidente o infrator, na mesma infração, nos últimos doze meses, quando a autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender esta providência como mais educativa.

§ 1º A aplicação da advertência por escrito não elide o acréscimo do valor da multa prevista no § 3º do art. 258, imposta por infração posteriormente cometida.

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se igualmente aos pedestres, podendo a multa ser transformada na participação do infrator em cursos de segurança viária, a critério da autoridade de trânsito.

Art. 268. O infrator será submetido a curso de reciclagem, na forma estabelecida pelo CONTRAN:

- I – quando, sendo contumaz, for necessário à sua reeducação;
- II – quando suspenso do direito de dirigir;
- III – quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo judicial;
- IV – quando condenado judicialmente por delito de trânsito;
- V – a qualquer tempo, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito;
- VI – em outras situações a serem definidas pelo CONTRAN.

Capítulo XVII

Das Medidas Administrativas

Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

- I – retenção do veículo;
- II – remoção do veículo;
- III – recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;
- IV – recolhimento da Permissão para Dirigir;
- V – recolhimento do Certificado de Registro;
- VI – recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual;
- VII – (vetado);
- VIII – transbordo do excesso de carga;
- IX – realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;
- X – recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos.
- XI – realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular.^[1]

§ 1º A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.

§ 2º As medidas administrativas previstas neste artigo não elidem a aplicação das penalidades impostas por infrações estabelecidas neste Código, possuindo caráter complementar a estas.

§ 3º São documentos de habilitação a Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir.

§ 4º Aplica-se aos animais recolhidos na forma do inciso X o disposto nos artigos 271 e 328, no que couber.

Art. 270. O veículo poderá ser retido nos casos expressos neste Código.

§ 1º Quando a irregularidade puder ser sanada no local da infração, o veículo será liberado tão logo seja regularizada a situação.

§ 2º Não sendo possível sanar a falha no local da infração, o veículo poderá ser retirado por condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra recibo, assinalando-se ao condutor prazo para sua regularização, para o que se considerará, desde logo, notificado.

§ 3º O Certificado de Licenciamento Anual será devolvido ao condutor no órgão ou entidade aplicadores das medidas administrativas, tão logo o veículo seja apresentado à autoridade devidamente regularizado.

§ 4º Não se apresentando condutor habilitado no local da infração, o veículo será recolhido ao depósito, aplicando-se neste caso o disposto nos parágrafos do artigo 262.

§ 5º A critério do agente, não se dará a retenção imediata, quando se tratar de veículo de transporte coletivo transportando passageiros ou veículo transportando produto perigoso ou perecível, desde que ofereça condições de segurança para circulação em via pública.

Art. 271. O veículo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.

Parágrafo único. A restituição dos veículos removidos só ocorrerá mediante o pagamento das multas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.

Art. 272. O recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e da Permissão para Dirigir dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando houver suspeita de sua inautenticidade ou adulteração.

Art. 273. O recolhimento do Certificado de Registro dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando:

- I – houver suspeita de inautenticidade ou adulteração;
- II – se, alienado o veículo, não for transferida sua propriedade no prazo de trinta dias.

Art. 274. O recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando:

- I – houver suspeita de inautenticidade ou adulteração;
- II – se o prazo de licenciamento estiver vencido;
- III – no caso de retenção do veículo, se a irregularidade não puder ser sanada no local.

Art. 275. O transbordo da carga com peso excedente é condição para que o veículo possa prosseguir viagem e será efetuado às expensas do proprietário do veículo, sem prejuízo da multa aplicável.

Parágrafo único. Não sendo possível desde logo atender ao disposto neste artigo, o veículo será recolhido ao depósito, sendo liberado após sanada a irregularidade e pagas as despesas de remoção e estada.

Art. 276. A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. O CONTRAN estipulará os índices equivalentes para os demais testes de alcoolemia.

Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de haver excedido os limites previstos no artigo anterior, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou outro exame que por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.

Parágrafo único. Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.

Art. 278. Ao condutor que se evadir da fiscalização, não submetendo veículo à pesagem obrigatória nos pontos de pesagem, fixos ou móveis, será aplicada a penalidade prevista no artigo 209, além da obrigação de retornar ao ponto de evasão para fim de pesagem obrigatória.

Parágrafo único. No caso de fuga do condutor à ação policial, a apreensão do veículo dar-se-á tão logo seja localizado, aplicando-se, além das penalidades em que incorre, as estabelecidas no artigo 210.

Art. 279. Em caso de acidente com vítima, envolvendo veículo equipado com registrador instantâneo de velocidade e tempo, somente o perito oficial encarregado do levantamento pericial poderá retirar o disco ou unidade armazenadora do registro.

Capítulo XVIII

Do Processo Administrativo

Seção I

Da Autuação

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

- I – tipificação da infração;
- II – local, data e hora do cometimento da infração;
- III – caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação;
- IV – o prontuário do condutor, sempre que possível;
- V – identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração;
- VI – assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

§ 1º (Vetado).

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

§ 3º Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo, além dos constantes nos incisos I, II e III, para o procedimento previsto no artigo seguinte.

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

Seção II

Do Julgamento das Autuações e Penalidades

Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível.

Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:

- I – se considerado inconsistente ou irregular;
- II – se, no prazo máximo de trinta dias, não for expedida a notificação da autuação.^[3]

Art. 282. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade.

§ 1º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo será considerada válida para todos os efeitos.

§ 2º A notificação a pessoal de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de representações de organismos internacionais e de seus integrantes será remetida ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis e cobrança dos valores, no caso de multa.

§ 3º Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, à exceção daquela de que trata o § 1º do artigo 259, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo, responsável pelo seu pagamento.

§ 4º Da notificação deverá constar a data do término do prazo para apresentação de recurso pelo responsável pela infração, que não será inferior a trinta dias contados da data da notificação da penalidade.⁽¹⁾

§ 5º No caso de penalidade de multa, a data estabelecida no parágrafo anterior será a data para o recolhimento de seu valor.⁽¹⁾

Art. 283. (Vetado).

Art. 284. O pagamento da multa poderá ser efetuado até a data do vencimento expressa na notificação, por oitenta por cento do seu valor.

Parágrafo único. Não ocorrendo o pagamento da multa no prazo estabelecido, seu valor será atualizado à data do pagamento, pelo mesmo número de UFIR fixado no artigo 258.

Art. 285. O recurso previsto no artigo 283 será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo.

§ 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subseqüentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

§ 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.

Art. 286. O recurso contra a imposição de multa poderá ser interposto no prazo legal, sem o recolhimento do seu valor.

§ 1º No caso de não provimento do recurso, aplicar-se-á o estabelecido no parágrafo único do artigo 284.

§ 2º Se o infrator recolher o valor da multa e apresentar recurso, se julgada improcedente a penalidade, ser-lhe-á devolvida a importância paga, atualizada em UFIR ou por índice legal de correção dos débitos fiscais.

Art. 287. Se a infração for cometida em localidade diversa daquela do licenciamento do veículo, o recurso poderá ser apresentado junto ao órgão ou entidade de trânsito da residência ou domicílio do infrator.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito que receber o recurso deverá remetê-lo, de pronto, à autoridade que impôs a penalidade acompanhado das cópias dos prontuários necessários ao julgamento.

Art. 288. Das decisões da JARI cabe recurso a ser interposto, na forma do artigo seguinte, no prazo de trinta dias contado da publicação ou da notificação da decisão.

§ 1º O recurso será interposto, da decisão do não provimento, pelo responsável pela infração, e da decisão de provimento, pela autoridade que impôs a penalidade.

§ 2º No caso de penalidade de multa, o recurso interposto pelo responsável pela infração somente será admitido comprovado o recolhimento de seu valor.

Art. 289. O recurso de que trata o artigo anterior será apreciado no prazo de trinta dias:

- I – tratando-se de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União:
 - a. em caso de suspensão do direito de dirigir por mais de seis meses, cassação do documento de habilitação ou penalidade por infrações gravíssimas, pelo CONTRAN;
 - b. nos demais casos, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;
- II – tratando-se de penalidade imposta por órgão ou entidade de trânsito estadual, municipal ou do Distrito Federal, pelos CETRAN e CONTRANDIFE, respectivamente.

Parágrafo único. No caso da alínea *b* do inciso I, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.

Art. 290. A apreciação do recurso previsto no artigo 288 encerra a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.

Parágrafo único. Esgotados os recursos, as penalidades aplicadas nos termos deste Código serão cadastradas no RENACH.

Capítulo XIX

Dos Crimes de Trânsito

Seção I

Disposições Gerais

Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei n. 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.

Parágrafo único. Aplicam-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa, de embriaguez ao volante, e de participação em competição não autorizada o disposto nos artigos 74, 76 e 88 da Lei n. 9.099, de 26 de setembro de 1995.

Art. 292. A suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor pode ser imposta como penalidade principal, isolada ou cumulativamente com outras penalidades.

Art. 293. A penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação, para dirigir veículo automotor, tem a duração de dois meses a cinco anos.

§ 1º Transitada em julgado a sentença condenatória, o réu será intimado a entregar à autoridade judiciária, em quarenta e oito horas, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

§ 2º A penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor não se inicia enquanto o sentenciado, por efeito de condenação penal, estiver recolhido a estabelecimento prisional.

Art. 294. Em qualquer fase da investigação ou da ação penal, havendo necessidade para a garantia da ordem pública, poderá o juiz, como medida cautelar, de ofício, ou a requerimento do Ministério Público ou ainda mediante representação da autoridade policial, decretar, em decisão motivada, a suspensão da permissão ou da habilitação para dirigir veículo automotor, ou a proibição de sua obtenção.

Parágrafo único. Da decisão que decretar a suspensão ou a medida cautelar, ou da que indeferir o requerimento do Ministério Público, caberá recurso em sentido estrito, sem efeito suspensivo.

Art. 295. A suspensão para dirigir veículo automotor ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação será sempre comunicada pela autoridade judiciária ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, e ao órgão de trânsito do Estado em que o indiciado ou réu for domiciliado ou residente.

Art. 296. Se o réu for reincidente na prática de crime previsto neste Código, o juiz poderá aplicar a penalidade de suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis.

Art. 297. A penalidade de multa reparatória consiste no pagamento, mediante depósito judicial em favor da vítima, ou seus sucessores, de quantia calculada com base no disposto no § 1º do artigo 49 do Código Penal, sempre que houver prejuízo material resultante do crime.

§ 1º A multa reparatória não poderá ser superior ao valor do prejuízo demonstrado no processo.

§ 2º Aplica-se à multa reparatória o disposto nos arts. 50 a 52 do Código Penal.

§ 3º Na indenização civil do dano, o valor da multa reparatória será descontado.

Art. 298. São circunstâncias que sempre agravam as penalidades dos crimes de trânsito ter o condutor do veículo cometido a infração:

- I – com dano potencial para duas ou mais pessoas ou com grande risco de grave dano patrimonial a terceiros;
- II – utilizando o veículo sem placas, com placas falsas ou adulteradas;
- III – sem possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;
- IV – com Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação de categoria diferente da do veículo;
- V – quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga;
- VI – utilizando veículo em que tenham sido adulterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante;
- VII – sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres.

Art. 299. (Vetado).

Art. 300. (Vetado).

Art. 301. Ao condutor de veículo, nos casos de acidentes de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela.

Seção II

Dos Crimes em Espécie

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

Penas: detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de um terço à metade, se o agente:

- I – não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;
- II – praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada;
- III – deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente;
- IV – no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:

Penas: detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. Aumenta-se a pena de um terço à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do parágrafo único do artigo anterior.

Art. 304. Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública:

Penas: detenção, de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave.

Parágrafo único. Incide nas penas previstas neste artigo o condutor do veículo, ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves.

Art. 305. Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída:

Penas: detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem:

Penas: detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Art. 307. Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código:

Penas: detenção, de seis meses a um ano e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.

Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de entregar, no prazo estabelecido no § 1º do artigo 293, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

Art. 308. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, desde que resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada:

Penas: detenção, de seis meses a dois anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Art. 309. Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano:

Penas: detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Art. 310. Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor à pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança:

Penas: detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Art. 311. Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano:

Penas: detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Art. 312. Inovar artificialmente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou juiz:

Penas: detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto neste artigo, ainda que não iniciados, quando da inovação, o procedimento preparatório, o inquérito ou o processo aos quais se refere.

Capítulo XX

Disposições Finais e Transitórias

Art. 313. O Poder Executivo promoverá a nomeação dos membros do CONTRAN no prazo de sessenta dias da publicação deste Código.

Art. 314. O CONTRAN tem o prazo de duzentos e quarenta dias a partir da publicação deste Código para expedir as resoluções necessárias à sua melhor execução, bem como revisar todas as resoluções anteriores à sua publicação, dando prioridade àquelas que visam a diminuir o número de acidentes e a assegurar a proteção de pedestres.

Parágrafo único. As resoluções do CONTRAN, existentes até a data de publicação deste Código, continuam em vigor naquilo em que não conflitem com ele.

Art. 315. O Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN, deverá, no prazo de duzentos e quarenta dias contado da publicação, estabelecer o currículo com conteúdo programático relativo à segurança e à educação de trânsito, a fim de atender o disposto neste Código.

Art. 316. O prazo de notificação previsto no inciso II do parágrafo único do artigo 281 só entrará em vigor após duzentos e quarenta dias contados da publicação desta Lei.

Art. 317. Os órgãos e entidades de trânsito concederão prazo de até um ano para a adaptação dos veículos de condução de escolares e de aprendizagem às normas do inciso III do artigo 136 e artigo 154, respectivamente.

Art. 318. (Vetado).

Art. 319. Enquanto não forem baixadas novas normas pelo CONTRAN, continua em vigor o disposto no artigo 92 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito – Decreto n. 62.127, de 16 de janeiro de 1968.

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Parágrafo único. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito.¹⁴¹

Art. 321. (Vetado).

Art. 322. (Vetado).

Art. 323. O CONTRAN, em cento e oitenta dias, fixará a metodologia de aferição de peso de veículos, estabelecendo percentuais de tolerância, sendo durante este período suspensa a vigência das penalidades previstas no inciso V do artigo 231, aplicando-se a penalidade de vinte UFIR por duzentos quilogramas ou fração de excesso.

Parágrafo único. Os limites de tolerância a que se refere este artigo, até a sua fixação pelo CONTRAN, são aqueles estabelecidos pela Lei n. 7.408, de 25 de novembro de 1985.

Art. 324. (Vetado).

Art. 325. As repartições de trânsito conservarão por cinco anos os documentos relativos à habilitação de condutores e ao registro e licenciamento de veículos, podendo ser microfilmados ou armazenados em meio magnético ou óptico para todos os efeitos legais.

Art. 326. A Semana Nacional de Trânsito será comemorada anualmente no período compreendido entre 18 e 25 de setembro.

Art. 327. A partir da publicação deste Código, somente poderão ser fabricados e licenciados veículos que obedeçam aos limites de peso e dimensões fixados na forma desta Lei, ressalvados os que vierem a ser regulamentados pelo CONTRAN.

Parágrafo único. (Vetado).

Art. 328. Os veículos apreendidos ou removidos a qualquer título e os animais não reclamados por seus proprietários, dentro do prazo de noventa dias, serão levados à hasta pública, deduzindo-se, do valor arrecadado, o montante da dívida relativa a multas, tributos e encargos legais, e o restante, se houver, depositado à conta do ex-proprietário, na forma da lei.

Art. 329. Os condutores dos veículos de que tratam os artigos 135 e 136, para exercerem suas atividades, deverão apresentar, previamente, certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores, renovável a cada cinco anos, junto ao órgão responsável pela respectiva concessão ou autorização.

Art. 330. Os estabelecimentos onde se executem reformas ou recuperação de veículos e os que comprem, vendam ou desmontem veículos, usados ou não, são obrigados a possuir livros de registro de seu movimento de entrada e saída e de uso de placas de experiência, conforme modelos aprovados e rubricados pelos órgãos de trânsito.

§ 1º Os livros indicarão:

- I – data de entrada do veículo no estabelecimento;
- II – nome, endereço e identidade do proprietário ou vendedor;
- III – data da saída ou baixa, nos casos de desmontagem;

- IV – nome, endereço e identidade do comprador;
- V – características do veículo constantes do seu certificado de registro;
- VI – número da placa de experiência.

§ 2º Os livros terão suas páginas numeradas tipograficamente e serão encadernados ou em folhas soltas, sendo que, no primeiro caso, conterão termo de abertura e encerramento lavrados pelo proprietário e rubricados pela repartição de trânsito, enquanto, no segundo, todas as folhas serão autenticadas pela repartição de trânsito.

§ 3º A entrada e a saída de veículos nos estabelecimentos referidos neste artigo registrar-se-ão no mesmo dia em que se verificarem assinaladas, inclusive, as horas a elas correspondentes, podendo os veículos irregulares lá encontrados ou suas sucatas ser apreendidos ou retidos para sua completa regularização.

§ 4º As autoridades de trânsito e as autoridades policiais terão acesso aos livros sempre que o solicitarem, não podendo, entretanto, retirá-los do estabelecimento.

§ 5º A falta de escrituração dos livros, o atraso, a fraude ao realizá-lo e a recusa de sua exibição serão punidas com a multa prevista para as infrações gravíssimas, independente das demais cominações legais cabíveis.

Art. 331. Até a nomeação e posse dos membros que passarão a integrar os Colegiados destinados ao julgamento dos recursos administrativos previstos na Seção II do Capítulo XVIII deste Código, o julgamento dos recursos ficará a cargo dos órgãos ora existentes.

Art. 332. Os órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito proporcionarão aos membros do CONTRAN, CETRAN e CONTRANDIFE, em serviço, todas as facilidades para o cumprimento de sua missão, fornecendo-lhes as informações que solicitarem, permitindo-lhes inspecionar a execução de quaisquer serviços e deverão atender prontamente suas requisições.

Art. 333. O CONTRAN estabelecerá, em até cento e vinte dias após a nomeação de seus membros, as disposições previstas nos artigos 91 e 92, que terão de ser atendidas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários para exercerem suas competências.

§ 1º Os órgãos e entidades de trânsito já existentes terão prazo de um ano, após a edição das normas, para se adequarem às novas disposições estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto neste artigo.

§ 2º Os órgãos e entidades de trânsito a serem criados exercerão as competências previstas neste Código em cumprimento às exigências estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto neste artigo, acompanhados pelo respectivo CETRAN, se órgão ou entidade municipal, ou CONTRAN, se órgão ou entidade estadual, do Distrito Federal ou da União, passando a integrar o Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 334. As ondulações transversais existentes deverão ser homologadas pelo órgão ou entidade competente no prazo de um ano, a partir da publicação deste Código, devendo ser retiradas em caso contrário.

Art. 335. (Vetado).

Art. 336. Aplicam-se os sinais de trânsito previstos no Anexo II até a aprovação pelo CONTRAN, no prazo de trezentos e sessenta dias da publicação desta Lei, após a manifestação da Câmara Temática de Engenharia, de Vias e Veículos e obedecidos os padrões internacionais.

Art. 337. Os CETRAN terão suporte técnico e financeiro dos Estados e Municípios que os compõem e o CONTRANDIFE, do Distrito Federal.

Art. 338. As montadoras, encarregadoras, os importadores e fabricantes, ao comerciarem veículos automotores de qualquer categoria e ciclos, são obrigados a fornecer, no ato da comercialização do respectivo veículo, manual contendo normas de circulação, infrações, penalidades, direção defensiva, primeiros socorros e Anexos do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 339. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir crédito especial no valor de R\$ 264.954,00 (duzentos e sessenta e quatro mil, novecentos e cinqüenta e quatro reais), em favor do ministério ou órgão a que couber a coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, para atender as despesas decorrentes da implantação deste Código.

Art. 340. Este Código entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação.

Art. 341. Ficam revogadas as Leis ns. 5.108, de 21 de setembro de 1966, 5.693, de 16 de agosto de 1971, 5.820, de 10 de novembro de 1972, 6.124, de 25 de outubro de 1974, 6.308, de 15 de dezembro de 1975, 6.369, de 27 de outubro de 1976, 6.731, de 4 de dezembro de 1979, 7.031, de 20 de setembro de 1982, 7.052, de 2 de dezembro de 1982, 8.102, de 10 de dezembro de 1990, os artigos 1º a 6º e 11 do Decreto-lei n. 237, de 28 de fevereiro de 1967, e os Decretos-leis ns. 584, de 16 de maio de 1969, 912, de 2 de outubro de 1969 e 2.448, de 21 de julho de 1988.

Fernando Henrique Cardoso – Presidente da República.

Notas sobre a Lei n. 9.503/97

- [1] Acrescido pelo artigo 1º da Lei Federal n. 9.602, de 21 de janeiro de 1998.
- [2] Acrescido e renumerado pelo artigo 2º da Lei Federal n. 9.602, de 21 de janeiro de 1998.
- [3] Alterado pelo artigo 3º da Lei Federal n. 9.602, de 21 de janeiro de 1998.
- [4] Conforme artigo 4º da Lei Federal n. 9.602, de 21 de janeiro de 1998, o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET, a que se refere o parágrafo único do art. 320 da Lei Federal n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 (p. 231), passa a custear as despesas do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN relativas à operacionalização da segurança e educação de trânsito.
- [5] Conforme artigo 5º da Lei Federal n. 9.602, de 21 de janeiro de 1998, a gestão do FUNSET caberá ao Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, conforme o disposto no inciso XII do art. 19 da Lei Federal n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, *vide* à pág. 180.
- [6] Conforme artigo 6º da Lei Federal n. 9.602, de 21 de janeiro de 1998, constituem recursos do FUNSET:
 - I – o percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas, a que se refere o parágrafo único do art. 320 da Lei Federal n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, *vide* à pág. 231;
 - II – as dotações específicas consignadas na Lei de Orçamento ou em créditos adicionais;
 - III – as doações ou patrocínios de organismos ou entidades nacionais, internacionais ou estrangeiras, de pessoas físicas ou jurídicas nacionais ou estrangeiras;
 - IV – o produto da arrecadação de juros de mora e atualização monetária incidentes sobre o valor das multas no percentual previsto no inciso I deste artigo;
 - V – o resultado das aplicações financeiras dos recursos;
 - VI – a reversão de saldos não aplicados;
 - VII – outras receitas que lhe forem atribuídas por lei.
- [7] Revogado pelo artigo 7º da Lei Federal n. 9.602, de 21 de janeiro de 1998.

ANEXO I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

Acostamento – parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

Agente da autoridade de trânsito – pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

- Automóvel** – veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.
- Autoridade de trânsito** – dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.
- Balanço traseiro** – distância entre o plano vertical passando pelos centros das rodas traseiras extremas e o ponto mais recuado do veículo, considerando-se todos os elementos rigidamente fixados ao mesmo.
- Bicicleta** – veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.
- Bicicletário** – local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.
- Bonde** – veículo de propulsão elétrica que se move sobre trilhos.
- Bordo da pista** – margem da pista, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delimitam a parte da via destinada à circulação de veículos.
- Calçada** – parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.
- Caminhão-trator** – veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.
- Caminhonete** – veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.
- Camioneta** – veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.
- Canteiro central** – obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).
- Capacidade máxima de tração** – máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão.
- Carreata** – deslocamento em fila na via de veículos automotores em sinal de regozijo, de reivindicação, de protesto cívico ou de uma classe.
- Carro de mão** – veículo de propulsão humana utilizado no transporte de pequenas cargas.
- Carroça** – veículo de tração animal destinado ao transporte de carga.
- Catadióptrico** – dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos (olho-de-gato).
- Charrete** – veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas.
- Ciclo** – veículo de pelo menos duas rodas à propulsão humana.
- Ciclofaixa** – parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.
- Ciclomotor** – veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.
- Ciclovía** – pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.
- Conversão** – movimento em ângulo, à esquerda ou à direita, de mudança da direção original do veículo.
- Cruzamento** – interseção de duas vias em nível.
- Dispositivo de segurança** – qualquer elemento que tenha a função específica de proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e dos demais usuários da via, ou danificar seriamente o veículo.

- Estacionamento** – imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.
- Estrada** – via rural não pavimentada.
- Faixas de domínio** – superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.
- Faixas de trânsito** – qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores.
- Fiscalização** – ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.
- Foco de pedestres** – indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada.
- Freio de estacionamento** – dispositivo destinado a manter o veículo imóvel na ausência do condutor ou, no caso de um reboque, se este se encontra desengatado.
- Freio de segurança ou motor** – dispositivo destinado a diminuir a marcha do veículo no caso de falha do freio de serviço.
- Freio de serviço** – dispositivo destinado a provocar a diminuição da marcha do veículo ou pará-lo.
- Gestos de agentes** – movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos agentes de autoridades de trânsito nas vias, para orientar, indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres ou emitir ordens, sobrepondo-se ou completando outra sinalização ou norma constante deste Código.
- Gestos de condutores** – movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos condutores, para orientar ou indicar que vão efetuar uma manobra de mudança de direção, redução brusca de velocidade ou parada.
- Ilha** – obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção.
- Infração** – inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito.
- Interseção** – todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações.
- Interrupção de marcha** – imobilização do veículo para atender circunstância momentânea do trânsito.
- Licenciamento** – procedimento anual, relativo a obrigações do proprietário de veículo, comprovado por meio de documento específico (Certificado de Licenciamento Anual).
- Logradouro público** – espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.
- Lotação** – carga útil máxima, incluindo condutor e passageiros, que o veículo transporta, expressa em quilogramas para os veículos de carga, ou número de pessoas, para os veículos de passageiros.
- Lote lindeiro** – aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita.
- Luz alta** – fecho de luz do veículo destinado a iluminar a via até uma grande distância do veículo.
- Luz baixa** – fecho de luz do veículo destinada a iluminar a via diante do veículo, sem ocasionar ofuscamento ou incômodo injustificáveis aos condutores e outros usuários da via que venham em sentido contrário.

- Luz de freio** – luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via, que se encontram atrás do veículo, que o condutor está aplicando o freio de serviço.
- Luz indicadora de direção (pisca-pisca)** – luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via que o condutor tem o propósito de mudar de direção para a direita ou para a esquerda.
- Luz de marcha à ré** – luz do veículo destinada a iluminar atrás do veículo e advertir aos demais usuários da via que o veículo está efetuando ou a ponto de efetuar uma manobra de marcha à ré.
- Luz de neblina** – luz do veículo destinada a aumentar a iluminação da via em caso de neblina, chuva forte ou nuvens de pó.
- Luz de posição (lanterna)** – luz do veículo destinada a indicar a presença e a largura do veículo.
- Manobra** – movimento executado pelo condutor para alterar a posição em que o veículo está no momento em relação à via.
- Marcas viárias** – conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via.
- Microônibus** – veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros.
- Motocicleta** – veículo automotor de duas rodas, com ou sem *side-car*, dirigido por condutor em posição montada.
- Motoneta** – veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.
- Motor-casa (*motor-home*)** – veículo automotor cuja carroçaria seja fechada e destinada a alojamento, escritório, comércio ou finalidades análogas.
- Noite** – período do dia compreendido entre o pôr-do-sol e o nascer do sol.
- Ônibus** – veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.
- Operação de carga e descarga** – imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.
- Operação de trânsito** – monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.
- Parada** – imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.
- Passagem de nível** – todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria.
- Passagem por outro veículo** – movimento de passagem à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade, mas em faixas distintas da via.
- Passagem subterrânea** – obra-de-arte destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres ou veículos.
- Passarela** – obra-de-arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres.
- Passeio** – parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

- Patrulhamento** – função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.
- Perímetro urbano** – limite entre área urbana e área rural.
- Peso bruto total** – peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.
- Peso bruto total combinado** – peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator mais seu semi-reboque ou do caminhão mais o seu reboque ou reboques.
- Pisca-alerta** – luz intermitente do veículo, utilizada em caráter de advertência, destinada a indicar aos demais usuários da via que o veículo está imobilizado ou em situação de emergência.
- Pista** – parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.
- Placas** – elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito.
- Policiamento ostensivo de trânsito** – função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.
- Ponte** – obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer.
- Reboque** – veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.
- Regulamentação da via** – implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias.
- Refúgio** – parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma.
- RENACH** – Registro Nacional de Condutores Habilitados.
- RENAVAM** – Registro Nacional de Veículos Automotores.
- Retorno** – movimento de inversão total de sentido da direção original de veículos.
- Rodovia** – via rural pavimentada.
- Semi-reboque** – veículo de um ou mais eixos que se apóia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.
- Sinais de trânsito** – elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres.
- Sinalização** – conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.
- Sons por apito** – sinais sonoros, emitidos exclusivamente pelos agentes da autoridade de trânsito nas vias, para orientar ou indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres, sobrepondo-se ou completando sinalização existente no local ou norma estabelecida neste Código.
- Tara** – peso próprio do veículo, acrescido dos pesos da carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluido de arrefecimento, expresso em quilogramas.
- Trailer** – reboque ou semi-reboque tipo casa, com duas, quatro, ou seis rodas, acoplado ou adaptado à traseira de automóvel ou camionete, utilizado em geral em atividades turísticas como alojamento, ou para atividades comerciais.

- Trânsito** – movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.
- Transposição de faixas** – passagem de um veículo de uma faixa demarcada para outra.
- Trator** – veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção e pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos.
- Ultrapassagem** – movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem.
- Utilitário** – veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora de estrada.
- Veículo articulado** – combinação de veículos acoplados, sendo um deles automotor.
- Veículo automotor** – todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).
- Veículo de carga** – veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor.
- Veículo de coleção** – aquele que, mesmo tendo sido fabricado há mais de trinta anos, conserva suas características originais de fabricação e possui valor histórico próprio.
- Veículo conjugado** – combinação de veículos, sendo o primeiro um veículo automotor e os demais reboques ou equipamentos de trabalho agrícola, construção, terraplenagem ou pavimentação.
- Veículo de grande porte** – veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total máximo superior a dez mil quilogramas e de passageiros, superior a vinte passageiros.
- Veículo de passageiros** – veículo destinado ao transporte de pessoas e suas bagagens.
- Veículo misto** – veículo automotor destinado ao transporte simultâneo de carga e passageiro.
- Via** – superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.
- Via de trânsito rápido** – aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.
- Via arterial** – aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.
- Via coletora** – aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.
- Via local** – aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.
- Via rural** – estradas e rodovias.
- Via urbana** – ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão.
- Vias e áreas de pedestres** – vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.
- Viaduto** – obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

ANEXO II – SINALIZAÇÃO

1. Sinalização Vertical

É um subsistema da sinalização viária, que se utiliza de placas, onde o meio de comunicação (sinal) está na posição vertical, fixado ao lado ou suspenso sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolos e/ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas.

As placas, classificadas de acordo com as suas funções, são agrupadas em um dos seguintes tipos de sinalização vertical:

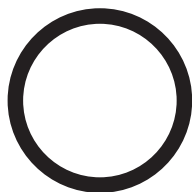
- Sinalização de Regulamentação;
- Sinalização de Advertência;
- Sinalização de Indicação.

1.1. Sinalização de Regulamentação

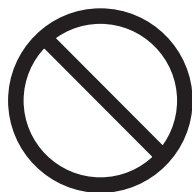
Tem por finalidade informar aos usuários das condições, proibições ou restrições no uso das vias. Suas mensagens são imperativas e seu desrespeito constitui infração.

1.1.1. Forma e Cores

A forma padrão do sinal de regulamentação é a circular, nas seguintes cores:



Obrigação



Proibição

Cores

Fundo: branco
 Tarja: vermelha
 Orla: vermelha
 Símbolo: preto
 Letras: pretas

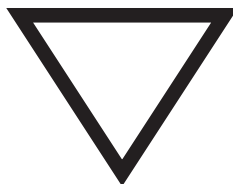
Constituem exceção quanto a forma, os sinais “Parada Obrigatória” – R-1 e “Dê a Preferência” – R-2, com as seguintes características:



R-1

Cores

Fundo: vermelho
 Letras: brancas
 Orla Interna: branca
 Orla Externa: vermelha



R-2

Cores

Fundo: branco
 Orla: vermelha

1.1.2. Dimensões Mínimas

a. Sinais de Forma Circular

Área Urbana

Diâmetro: 0,400 m

Tarja: 0,040 m

Orla: 0,040 m

Área Rural

Diâmetro: 0,750 m

Tarja: 0,075 m

Orla: 0,075 m

b. Sinais de Forma Octogonal – R-1

Lado: 0,250 m

Orla Interna Branca: 0,020 m

Orla Externa Vermelha: 0,010 m

c. Sinal de Forma Triangular – R-2

Lado: 0,750 m

Orla: 0,100 m

Obs.: O aumento no tamanho dos sinais implicará em variações proporcionais de orlas e símbolos.

1.1.3. Dimensões Recomendadas**a. Sinais de Forma Circular***Área Urbana*

- vias de trânsito rápido ou vias primárias de grande extensão com baixa densidade populacional.

Diâmetro: 0,750 m

Tarja: 0,075 m

Orla: 0,075 m

- demais vias

Diâmetro: 0,500 m

Tarja: 0,050 m

Orla: 0,050 m

Área Rural

- vias com velocidade diretriz de até 60 Km/h.

Diâmetro: 0,750 m

Tarja: 0,075 m

Orla: 0,075 m

- vias com velocidade diretriz entre 60 e 100 Km/h.

Diâmetro: 1,000 m

Tarja: 0,100 m

Orla: 0,100 m

b. Sinal de Forma Octogonal – R-1

Lado: 0,350 m

Orla Interna Branca: 0,014 m

Orla Externa Vermelha: 0,028 m

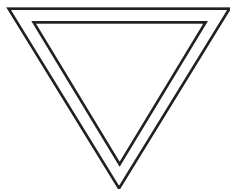
c. Sinal de Forma Triangular – R-2

Lado: 0,900 m

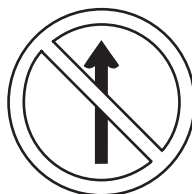
Orla: 0,150 m

1.1.4. Conjunto de Sinais de Regulamentação

R-1
Parada obrigatória



R-2
Dê a preferência



R-3
Sentido proibido



R-4a
Proibido virar
à esquerda



R-4b
Proibido virar à direita



R-5
Proibido retornar



R-6a
Proibido estacionar



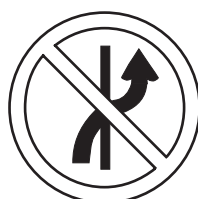
R-6b
Estacionamento regulamentado



R-6c
Proibido parar e estacionar



R-7
Proibido ultrapassar



R-8
Proibido mudar de faixa de trânsito



R-9
Proibido trânsito de caminhões



R-10
Proibido trânsito de veículos automotores



R-11
Proibido trânsito de veículos de tração animal



R-12
Proibido trânsito de bicicletas



R-13
Proibido trânsito de máquinas agrícolas



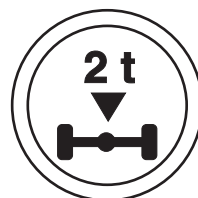
R-14
Carga máxima permitida



R-15
Altura máxima permitida



R-16
Largura máxima permitida



R-17
Peso máximo permitido por eixo



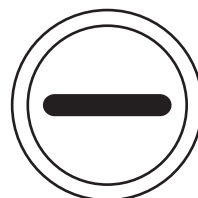
R-18
Comprimento máximo permitido



R-19
Velocidade máxima permitida



R-20
Proibido acionar buzina ou sinal sonoro



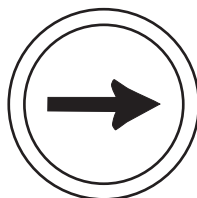
R-21
Alfândega



R-22
Uso obrigatório
de corrente



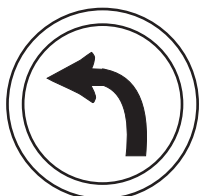
R-23
Conserve-se à direita



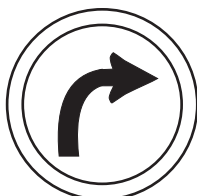
R-24a
Sentido de
circulação da via



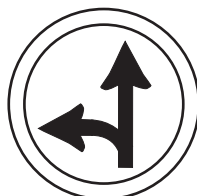
R-24b
Passagem obrigatória



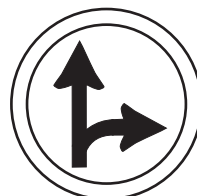
R-25a
Vire à esquerda



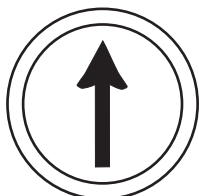
R-25b
Vire à direita



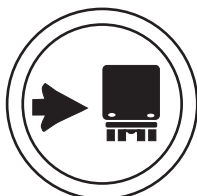
R-25c
Siga em frente ou
à esquerda



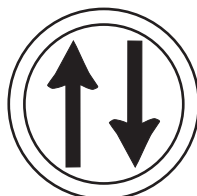
R-25d
Siga em frente ou
à direita



R-26
Siga em frente



R-27
Ônibus, caminhões e
veículos de grande porte
mantenha à direita



R-28
Duplo sentido
de circulação



R-29
Proibido trânsito
de pedestres



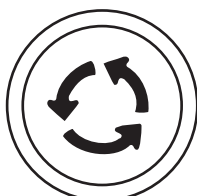
R-30
Pedestre ande
pela esquerda



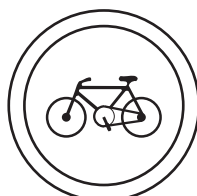
R-31
Pedestre ande
pela direita



R-32
Circulação exclusiva
de ônibus



R-33
Sentido circular
obrigatório



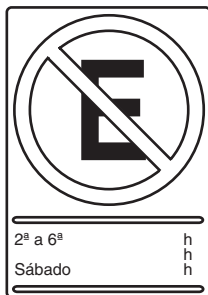
R-34
Circulação exclusiva
de bicicletas

1.1.5. Informações Complementares

Sendo necessário acrescentar informações tais como: período de validade, características e uso do veículo, condições de estacionamento, além de outras, deve ser colocada uma placa adicional abaixo do sinal de regulamentação.

Esta poderá estar incorporada à principal, formando uma só placa e sempre nas cores branca (fundo), vermelha (tarjas) e preta (símbolo e letras).

Exemplos:

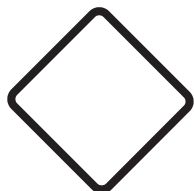


1.2. Sinalização de Advertência

Tem por finalidade alertar aos usuários da via para condições potencialmente perigosas, indicando sua natureza. Suas mensagens possuem caráter de recomendação.

1.2.1. Forma e Cores

A forma padrão do sinal de advertência é quadrada, devendo uma das diagonais ficar na posição vertical, nas seguintes cores:



Cores
Fundo: amarelo
Orla Interna: preta
Orla Externa: amarela
Símbolo e/ou Legenda: pretos

Constituem exceção quanto a forma, os sinais “Sentido Único” – A-26a, “Sentido Duplo” – A-26b e “Cruz de Santo André” – A-41, com as seguintes características:

a.



A-26a

Cores
Fundo: amarelo
Orla Interna: preta
Orla Externa: amarela
Seta: preta



A-26b

b.



A-41

Cores
Fundo: amarelo
Orlas: pretas

Constituem exceção as placas especiais de advertência, cujas características são descritas no item 1.2.4.

1.2.2. Dimensões Mínimas

a. Sinais de Forma Quadrada

Área Urbana

Lado: 0,450 m

Orla Externa: 0,010 m

Orla Interna: 0,010 m

Área Rural

Lado: 0,600 m

Orla Externa: 0,020 m

Orla Interna: 0,020 m

b. Sinais de Forma Retangular – A-26a E A-26b

Área Urbana

Lado menor: 0,500 m

Orla Externa: 0,010 m

Orla Interna: 0,010 m

Área Rural

Lado Maior: 1,200 m

Lado Menor: 0,600 m

Orla Externa: 0,020 m

Orla Interna: 0,020 m

c. Cruz de Santo André – A-41

Relação entre dimensões de largura e comprimento dos braços: 1:6 a 1:10

Ângulos menores formado entre os dois braços: entre 45° a 55°.

Obs.: O aumento no tamanho dos sinais implicará em variações proporcionais de orlas e símbolos.

1.2.3. Conjunto de Sinais de Advertência



A-1a
Curva acentuada
à esquerda



A-1b
Curva acentuada
à direita



A-2a
Curva à esquerda



A-2b
Curva à direita



A-3a
Pista sinuosa
à direita



A-3b
Pista sinuosa
à esquerda



A-4a
Curva acentuada
em "S" à esquerda



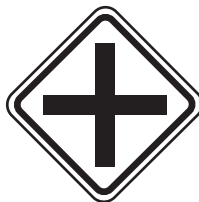
A-4b
Curva acentuada
em "S" à direita



A-5a
Curva em "S"
à direita



A-5b
Curva em "S"
à esquerda



A-6a
Cruzamento de vias



A-7a
Via lateral à direita



A-7B
Via lateral à esquerda



A-8
Bifurcação em "T"



A-9
Bifurcação em "Y"



A-10a
Entroncamento
oblíquo à esquerda



A-10b
Entroncamento
oblíquo à direita



A-11a
Junções sucessivas
contrárias primeira
à direita



A-11b
Junções sucessivas
contrárias primeira
à esquerda



A-12
Interseção em círculo



A-13a
Confluência à direita



A-13b
Confluência à esquerda



A-14
Semáforo à frente



A-15
Parada obrigatória
à frente



A-16
Bonde



A-17
Pista irregular



A-18
Saliência ou lombada



A-19
Depressão



A-20a
Declive acentuado



A-20b
Aclive acentuado



A-21a
Estreitamento de
pista ao centro



A-21b
Estreitamento de
pista à esquerda



A-21c
Estreitamento de
pista à direita



A-22
Ponte estreita



A-23
Ponte móvel



A-24
Obras



A-25
Mão dupla adiante



A-26a
Sentido único



A-26b
Sentido duplo



A-27
Área com
desmoronamento



A-28
Pista escorregadia



A-29
Projeção de cascalho



A-30
Ciclistas



A-31
Máquina agrícola



A-32a
Passagem de
pedestres



A-32b
Passagem sinalizada
de pedestres



A-33a
Área escolar



A-33b
Passagem sinalizada
de escolares



A-34
Crianças



A-35
Cuidado animais



A-36
Animais selvagens



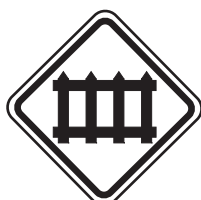
A-37
Altura limitada



A-38
Largura limitada



A-39
Passagem de nível
sem barreira



A-40
Passagem de nível
com barreira



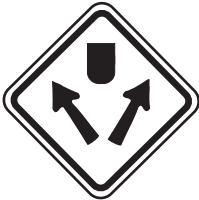
A-41
Cruz de Santo André



A-42a
Início de pista dupla



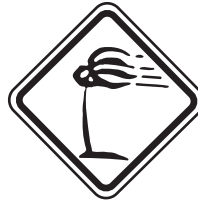
A-42b
Fim de pista dupla



A-42c
Pista dividida



A-43
Aeroporto



A-44
Vento lateral



A-45
Rua sem saída

1.2.4. Placas Especiais

São placas de advertência cuja função é chamar a atenção dos condutores de veículos para a existência ou natureza de perigo na via em razão da possibilidade de ocorrência de situação de emergência no local ou ainda de mudança na situação do trânsito que vinha se estabelecendo.

O formato adotado é retangular, de tamanho variável em função das mensagens nelas contidas e nas seguintes cores:

Fundo: amarelo

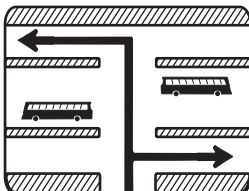
Orla Interna: preta

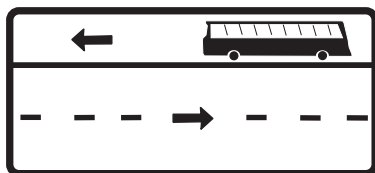
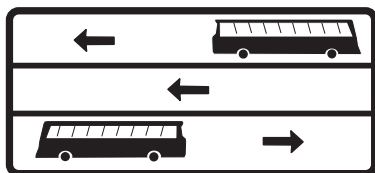
Orla Externa: amarela

Legendas e/ou Símbolos: pretas

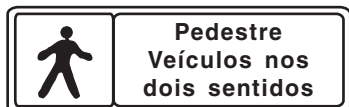
Exemplos:

a. Sinalização Especial para Faixas ou Pistas Exclusivas de Ônibus





b. Sinalização Especial para Pedestres



1.2.5. Informações Complementares

Havendo necessidade de informações complementares, estas serão inscritas em placa adicional de forma retangular, colocada abaixo da de advertência, com as mesmas cores dessa. Tal placa adicional poderá estar incorporada à principal formando uma só placa.

Exemplos:



1.3. Sinalização de Indicação

Tem por finalidade identificar as vias, os destinos e os locais de interesse, bem como orientar condutores de veículos quanto aos percursos, os destinos, as distâncias e os serviços auxiliares, podendo também ter como função a educação do usuário. Suas mensagens possuem um caráter meramente informativo ou educativo, não constituindo imposição.

As placas de indicação estão divididas nos grupos seguintes:

1.3.1. Placas de Localização e Identificação de Destino

Posicionam o condutor ao longo do seu deslocamento, ou com relação a distâncias ou ainda aos locais de destino.

a. Placas de Identificação de Rodovias



Rodovia pan-americana

Cores

Fundo: branco

Orlas Internas: pretas (entremeadas por uma branca)

Orla Externa: branca

Legendas: pretas

Dimensões Mínimas

Altura: 0,450 m

Chanfro Inclinado: 0,140 m

Largura Superior: 0,440 m

Largura Inferior: 0,410 m

Orlas Internas Pretas: 0,020 m

Orla Interna Branca: 0,010 m

Orla Externa: 0,010 m



Rodovia nacional

Cores

Fundo: branco

Orla Interna e Tarja: pretas

Orla Externa: branca

Legendas: pretas

Dimensões Mínimas

Largura: 0,400 m

Altura: 0,450 m

Orlas Interna e Tarja: 0,020 m

Orla Externa: 0,010 m

b. Placas de Localização de Cidades

Cores

Fundo: azul

Tarja e Letras: pretas

Forma e Dimensões Mínimas

Retangular, lado maior na horizontal, altura mínima de 1,00 m.

Letras com altura mínima de 0,20 m.

Exemplo:



c. Placas de Identificação de Zonas de Interesse de Tráfego

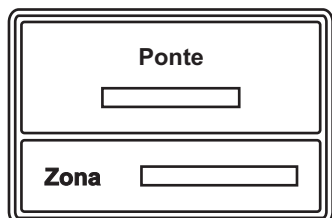
Exemplo:



Cores
Fundo: azul
Tarjas e Letras: brancas

Formas e Dimensões
Largura: 1,000 m
Altura: 0,600 m
Altura da Letra: 0,100 m
Orla Interna e Tarja: 0,020 m
Orla Externa: 0,010 m

d. Placas de Identificação Nominal de Pontes e Viadutos

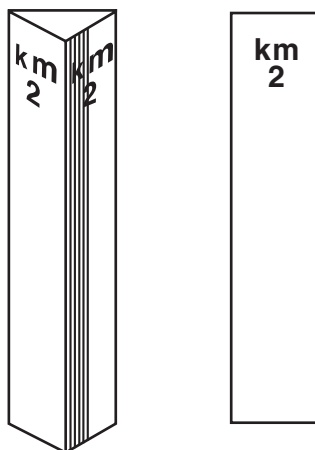


Cores
Fundo: azul
Tarja e Letras: brancas

Forma e Dimensões Mínimas
Largura: 1,000 m
Altura: 0,800 m
Altura da Letra: 0,100 m
Orla Interna e Tarja: 0,020 m
Orla Externa: 0,010 m

e. Marcos Quilométricos

Exemplo:

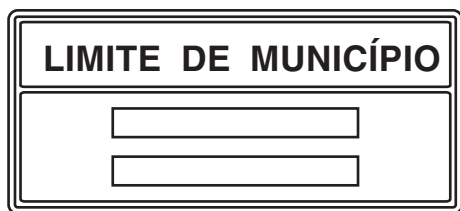


f. Placas de Limite de Município

Cores
Fundo: azul
Tarjas e Letras: brancas

Formas e Dimensões Mínimas
Largura: 2,150 m
Altura: 1,000 m

Altura da Letra: Limite de Município: 0,120 m
 Demais letras: 0,150 m
 Orla Interna e Tarja: 0,020 m
 Orla Externa: 0,010 m



1.3.2. Placas de Orientação de Destino

Indicam ao condutor a direção que o mesmo deverá seguir para atingir determinados lugares, orientando seu percurso e distâncias.

a. Placas Indicativas de Sentido (direção)

Cores

Fundo: verde

Orlas Internas: brancas

Orla Externa: verde

Legenda: branca

Símbolos: de acordo com a rodovia

Formas e Dimensões Mínimas

Largura: 1,00 m

Altura: 0,400 m

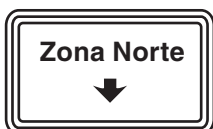
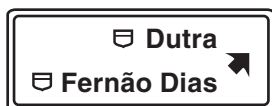
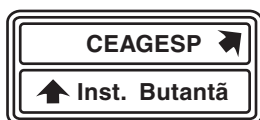
Altura da Letra para Área Urbana: 0,100 m

Altura da Letra para Rodovias: 0,150 m

Orla Interna e Tarja: 0,020 m

Orla Externa: 0,010 m

Exemplos:



b. Placas Indicativas de Distância

Exemplo:



Cores
 Fundo: verde
 Orlas Internas: brancas
 Orla Externa: verde
 Legendas: brancas

Formas e Dimensões Mínimas

Largura: 1,000 m
 Altura: 0,400 m
 Altura da Letra: 0,150 m
 Orla Interna e Tarja: 0,020 m
 Orla Externa: 0,010 m

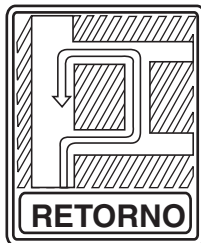
c. Placas Diagramadas*Cores*

Fundo: verde
 Orlas Internas: brancas
 Orla Externa: verde
 Legendas, Zebrado e Seta: brancos

Forma e Dimensões Padrão

Largura: 1,300 m
 Altura: 1,300 m
 Altura da Letra: 0,150 m
 Orla e Tarja: 0,020 m

Exemplos:

**1.3.3. Placas Educativas**

Tem a função de educar condutores e pedestres quanto ao seu comportamento no trânsito.



Cores
 Fundo: branco
 Orla: preta
 Legendas: pretas

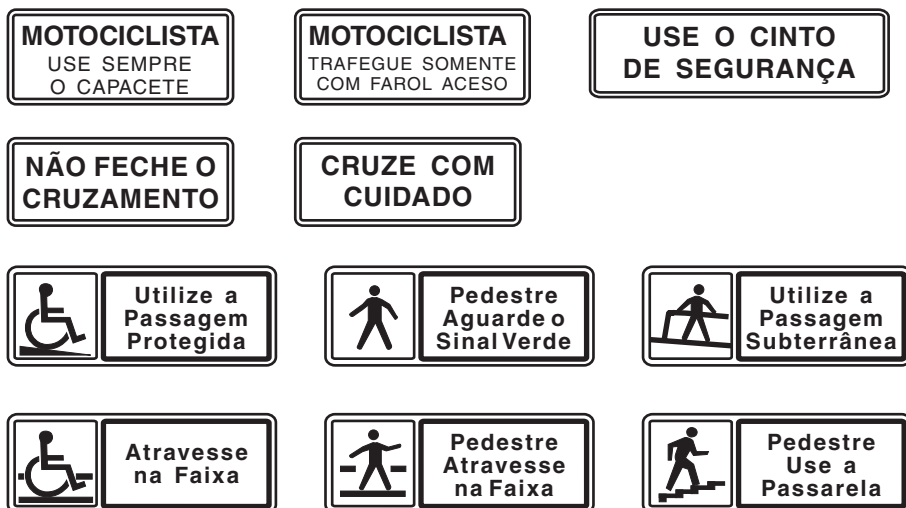
Forma

Retangular, lado maior na horizontal.

Dimensões Mínimas

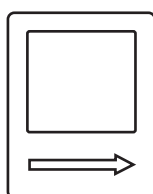
Largura: 1,000 m
 Altura: 0,600 m
 Orla Interna: 0,020 m
 Orla Externa: 0,010 m

Exemplos:



1.3.4. Placas Indicativas de Serviços Auxiliares e Atrativos Turísticos

Indicam aos condutores e pedestres os locais onde os mesmos podem dispor dos serviços indicados e localizar os marcos referenciais de atrativos turísticos.



Cores

Fundo: azul

Quadro Interno: branco

Seta: branca

Legenda: branca

Símbolo: preto

Constitui exceção a placa indicativa de Pronto Socorro (I-15) onde o Símbolo deve ser vermelho e a placa de orientação para pedestres cuja forma é retangular, mas com lado maior na horizontal.

Além dos pictogramas abaixo desenhados, poderão ser utilizados símbolos que representam os marcos referenciais de atrativos turísticos conforme os exemplos colocados.

Na área urbana, as Placas Indicativas de Serviços Auxiliares e as de Atrativos Turísticos, poderão ser utilizadas na forma retangular com o lado maior na horizontal.

Dimensões Mínimas

Placa

Largura: 0,400 m

Altura: 0,600 m

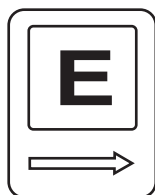
Quadro Interno

Largura: 0,300 m

Altura: 0,500 m

Margem Superior: 0,070 m

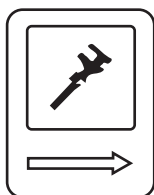
Relação das Placas



1-11
Área de estacionamento



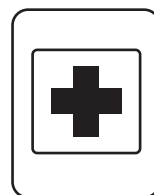
1-12
Serviço telefônico



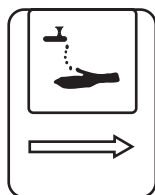
1-13
Serviço mecânico



1-14
Abastecimento



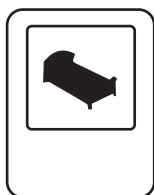
1-15
Pronto socorro



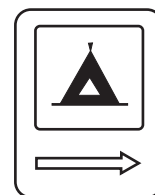
1-16
Serviço sanitário



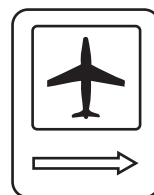
1-17
Restaurante



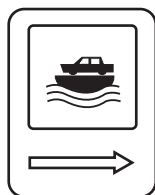
1-18
Hotel



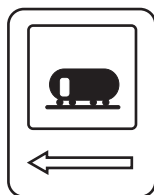
1-19
Área de campismo



1-20
Aeroporto



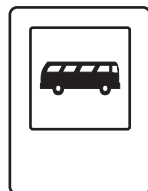
1-21
Transporte sobre água



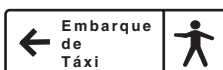
1-22
Estacionamento de tráfego

Placas para Pedestres

Exemplos:



1-23
Ponto de parada



Exemplos de Pictogramas de Marcos Referenciais de Atrativos Turísticos



Praia



Local p/ prática de pesca submarina



Parque florestal



Área p/ prática de pesca esportiva

2. Sinalização Horizontal

É um subsistema de sinalização viária que se utiliza de linhas, marcações, símbolos e legendas, pintados ou apostos sobre o pavimento das vias.

Têm como função organizar o fluxo de veículos e pedestres; controlar e orientar os deslocamentos em situações com problemas de geometria, topografia ou frente a obstáculos; complementar os sinais verticais de regulamentação, advertência ou indicação.

2.1. Características

Diferentemente dos sinais verticais, a sinalização horizontal mantém alguns padrões cuja mescla e a forma de coloração na via definem os diversos tipos de sinais.

2.1.1. Padrão de Traçado

Seu padrão de traçado pode ser:

- Contínua: são linhas sem interrupção pelo trecho da via onde estão demarcando; podem estar longitudinalmente ou transversalmente apostas à via.
- Tracejada ou Seccionada: são linhas seccionadas com espaçamentos de extensão igual ou maior que o traço.
- Símbolos e Legendas: são informações escritas ou desenhadas no pavimento indicando uma situação ou complementando sinalização vertical existente.

2.1.2. Cores

A sinalização horizontal se apresenta em cinco cores:

- Amarela: utilizada na regulação de fluxos de sentidos opostos, na delimitação de espaços proibidos para estacionamento e/ou parada e na marcação de obstáculos.
- Vermelha: utilizada na regulação de espaço destinado ao deslocamento de bicicletas leves (ciclovias). Símbolos (Hospitais e Farmácias/cruz)
- Branca: utilizada na regulação de fluxos de mesmo sentido; na delimitação de espaços especiais, de trechos de vias, destinados ao estacionamento regulamentado de veículos em condições especiais; na marcação de faixas de travessias de pedestres; na pintura de símbolos e legendas.
- Azul: utilizada nas pinturas de símbolos em áreas especiais de estacionamento ou de parada para embarque e desembarque.
- Preto: utilizada para proporcionar contraste entre o pavimento e a pintura.

2.2. Classificação

A sinalização horizontal é classificada em:

- marcas longitudinais;
- marcas transversais;
- marcas de canalização;
- marcas de delimitação e controle de Estacionamento e/ou Parada;
- inscrições no pavimento.

2.2.1. Marcas Longitudinais

Separam e ordenam as correntes de tráfego, definindo a parte da pista destinada ao rolamento, a sua divisão em faixas, a divisão de fluxo opostos, as faixas de uso exclusivo de um tipo de veículo, as reversíveis, além de estabelecer as regras de ultrapassagem.

De acordo com a sua função as marcas longitudinais são subdivididas nos seguintes tipos:

a. Linhas de Divisão de Fluxos Opostos (cor amarela)

Simplex contínua



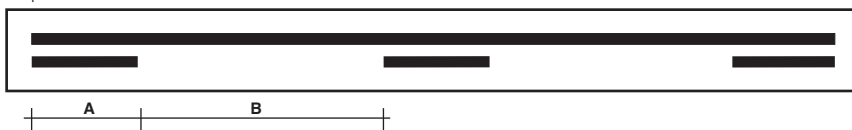
Simplex seccionada



Dupla contínua

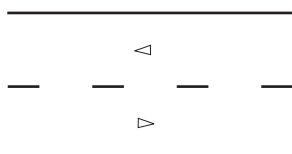


Dupla contínua/seccionada

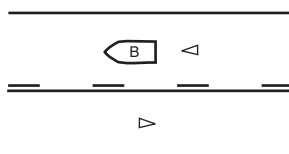


- Largura das linhas: mínima 0,100 m
máxima 0,150 m
- Distância entre as linhas: mínima 0,100 m
máxima 0,150 m
- Relação entre A e B: mínima 1:2
máxima 1:3

Exemplos de Aplicação:



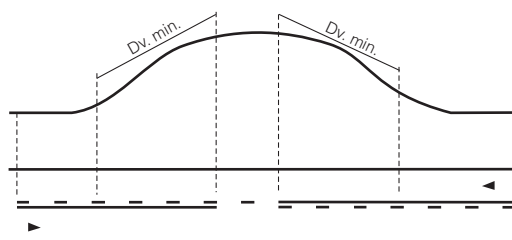
Ultrapassagem permitida para os dois sentidos



Ultrapassagem permitida somente no sentido B

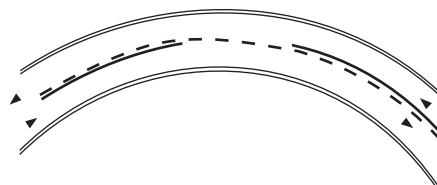


Ultrapassagem proibida para os dois sentidos

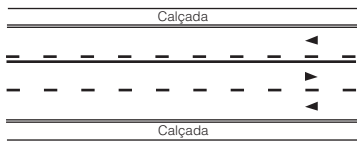


Dv. min. - distância mínima de visibilidade para ultrapassagem

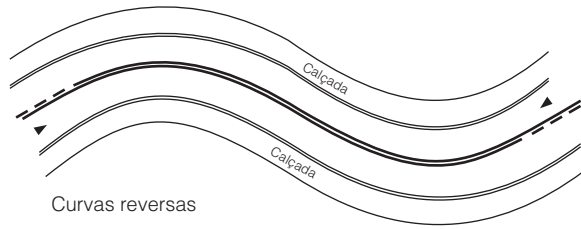
Zona de ultrapassagem em curvas verticais



Zona de ultrapassagem proibida em curvas horizontais

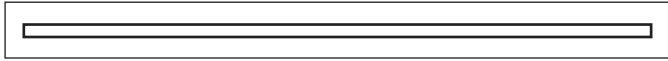


Local de não coincidência com o eixo de simetria da via

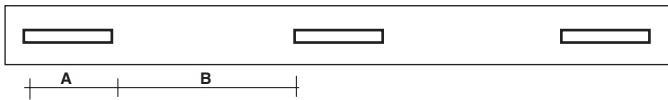


Curvas reversas

b. Linhas de Divisão de Fluxos de mesmo Sentido (cor branca)

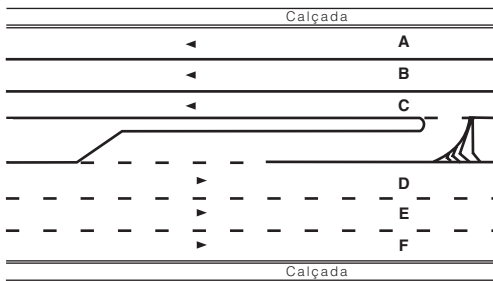


Largura da linha: mínima 0,100 m
máxima 0,150 m

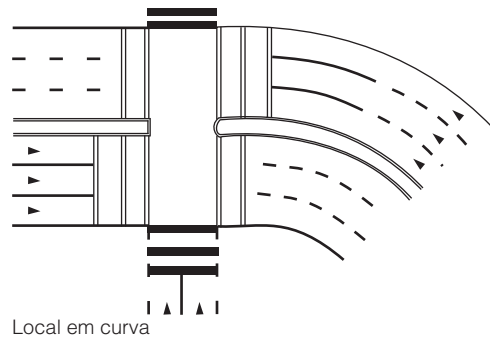


Relação entre A e B: mínima 1:2
máxima 1:3

Exemplos de Aplicação:



Proibida a mudança de faixa entre A - B - C
Permitida ultrapassagem e mudança de faixa entre D - E - F

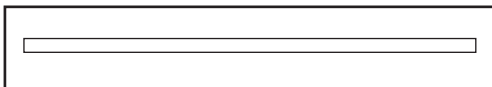


Local em curva

c. Linhas de Bordo

(cor branca, exceto em vias com canteiro central muito estreito quando então são amarelas separando fluxos opostos)

Contínua



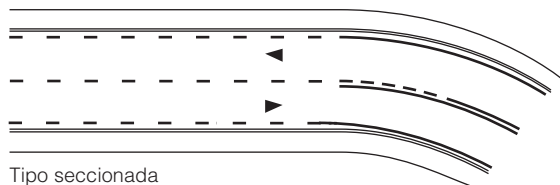
Largura da linha mínima: 0,100m
máxima: 0,200m

Seccionada

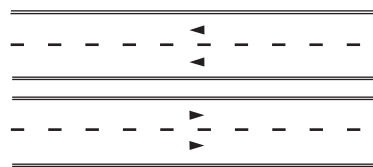


Relação entre A e B: 1:3
Dimensões recomendadas: A = 4,000m
B = 12,000m

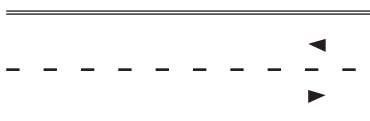
Exemplos de Aplicação:



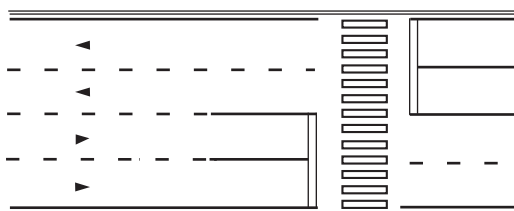
Tipo seccionada



Pista dupla com canteiro central estreito



Pista única - duplo sentido de circulação

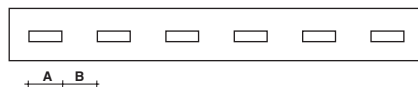


Tratamento ante obstáculo à circulação

d. Linha de Continuidade

(cor branca quando dá continuidade a linhas brancas; cor amarela quando dá continuidade a linhas amarelas)

Tracejada

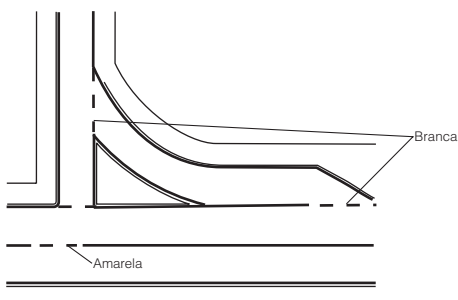


Largura da linha: a mesma da linha a qual dá continuidade

Relação entre A e B = 1:1

Dimensões recomendadas: A = 1,000m
B = 1,000m

Exemplo de Aplicação:

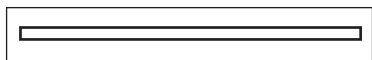


2.2.2. Marcas Transversais

Ordenam os deslocamentos frontais dos veículos e os harmonizam com os deslocamentos de outros veículos e dos pedestres, ou seja, adverte os condutores relativamente sobre a necessidade de reduzir a velocidade e indica a posição de parada, de modo a garantir sua própria segurança e a dos demais usuários da via.

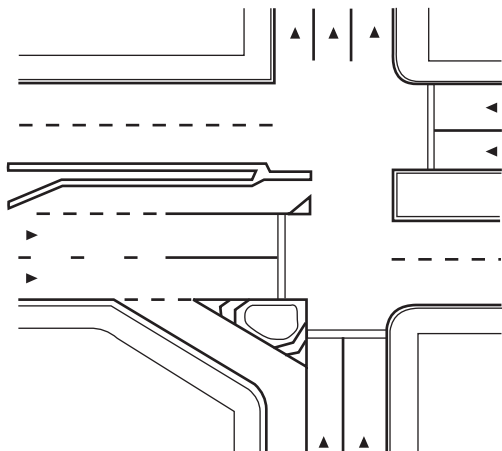
De acordo com a sua função, as marcas longitudinais são subdivididas nos seguintes tipos:

a. Linhas de Retenção (cor branca)



Largura da linha: mínima 0,300 m
máxima 0,600 m

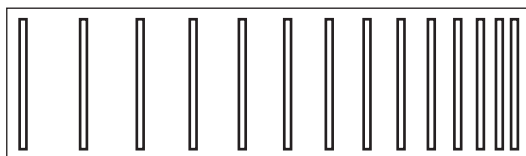
Exemplo de Aplicação:



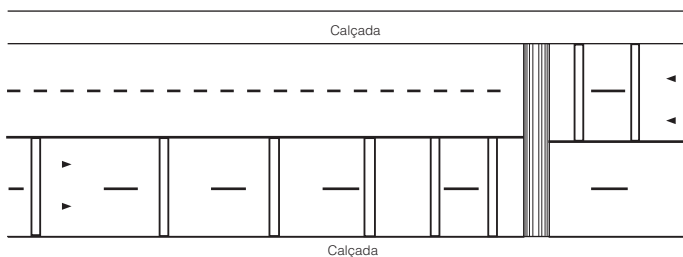
b. Linhas de Estímulo à Redução de Velocidade (transversais à via / cor branca)

– Largura da Linha:
mínima 0,200
máxima 0,400

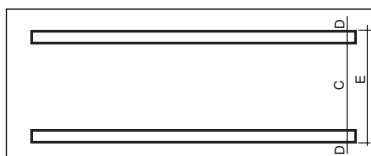
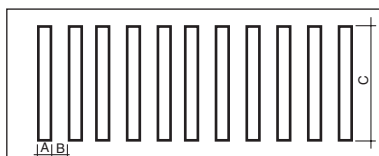
Padrão de linhas de estímulo à Redução de Velocidade (LEV)



Exemplo de Aplicação Antecedendo um Obstáculo Transversal



c. Faixas de Travessia de Pedestres (cor branca)



Largura da linha – A:

mínima 0,300 m

máxima 0,600 m

Distância entre as linhas – B:

mínima 0,300 m

máxima 1,200 m

Relação entre A e B: 1:1 ou 1:2

Largura da faixa – C: em função do volume de pedestres

Padrão: 4,000 m

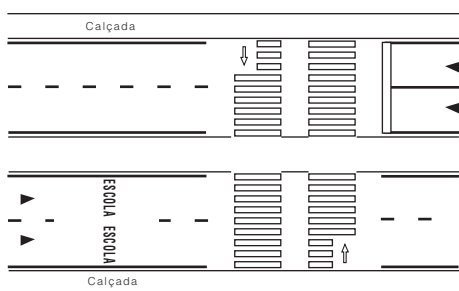
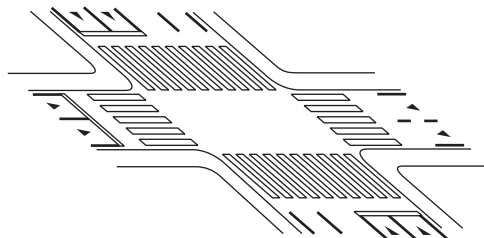
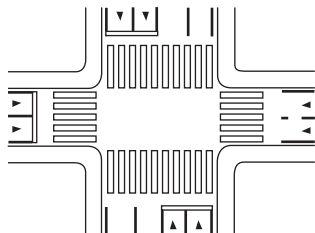
Largura das linhas – D:

mínimo 0,300 m

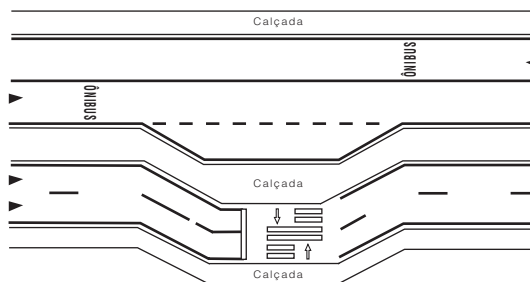
máximo 0,600 m

Largura da faixa – E: 4,000 m

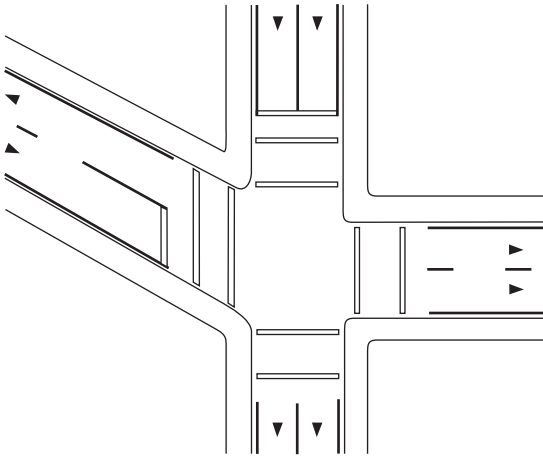
Exemplos de Aplicação:



Meio de quadra com zebra duplo (recomenda-se a seta na cor branca)



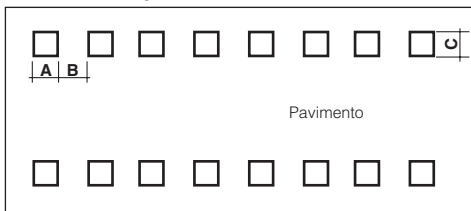
Acesso a ponto de parada de ônibus em pista exclusiva (recomenda-se a seta cor branca)



Interseção semaforizada uso das linhas paralelas

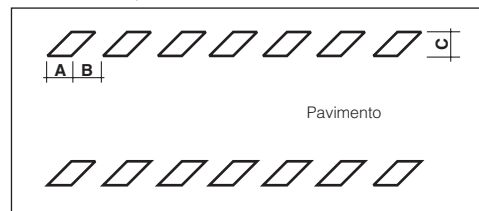
d. Marcação de Cruzamentos Rodociclovitários (cor vermelha)

Cruzamento em ângulo reto



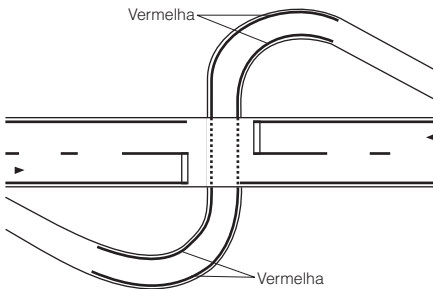
Lado do quadrado ou losango: mínimo 0,400m
máximo 0,600m

Cruzamento oblíquo



Relação $A=B=C$

Exemplo de Aplicação:

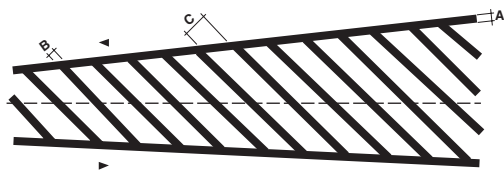


2.2.3. Marcas de Canalização

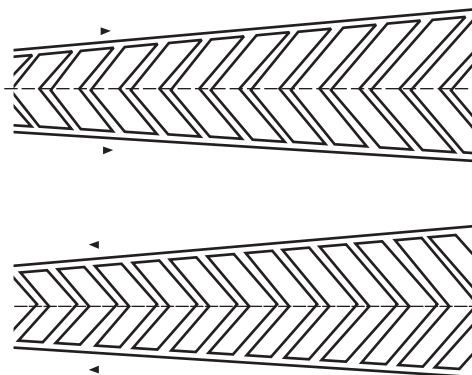
Também chamadas de “Zebrado ou Sargento”, orientam os fluxos de tráfego em uma via, direcionando a circulação de veículos pela marcação de áreas de pavimento não utilizáveis.

Podem ser na cor branca quando direcionam fluxos de mesmo sentido e na cor amarela quando direcionam fluxos de sentidos opostos.

Separação de fluxo de tráfego de sentidos opostos

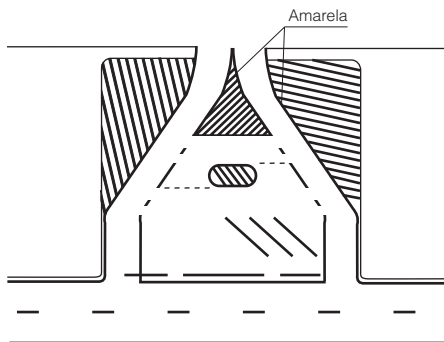


Separação de fluxo de tráfego do mesmo sentido

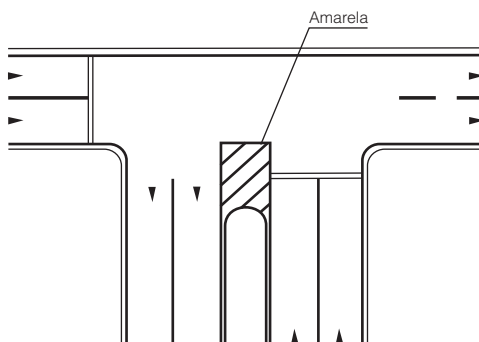


Largura da linha lateral: A = 0,200 m
 Largura das linhas transversais: B mínima 0,300 m
 máxima 0,400 m
 Distância entre as linhas: C mínima 1,100 m
 máxima 2,100 m

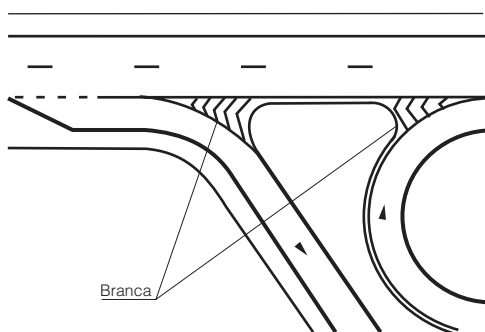
Exemplos de Aplicação:



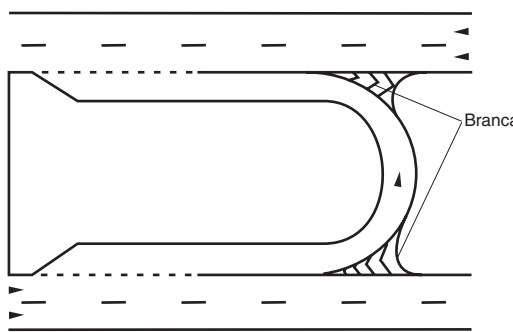
Ordenação de fluxos e movimentos em largos



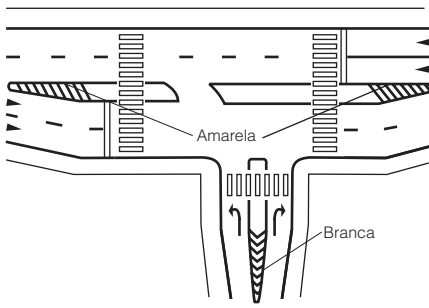
Restrição ao movimento de retorno em cruzamento em "T"



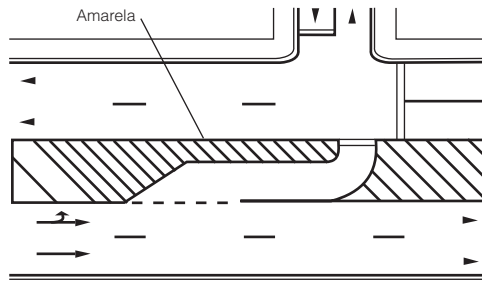
Ordenação de movimentos em trevos com alças e faixas de aceleração/desaceleração



Ordenação de movimentos em retornos com faixa adicional para o movimento

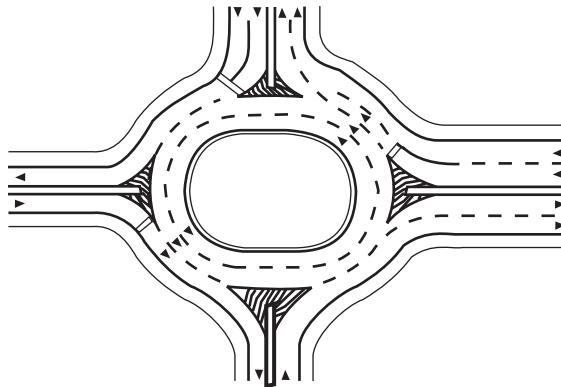


Ilhas de canalização e de refúgio de pedestres

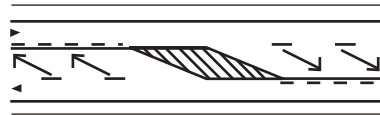


Canteiro central formado com marcas de canalização com conversão à esquerda

Exemplos de Aplicação:

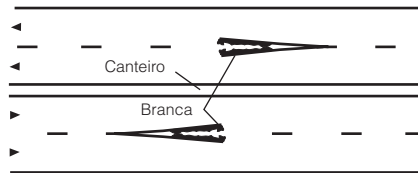


Sinalização em cruzamentos com rótulas.

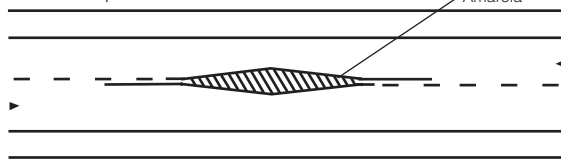


Marcação de alternância do movimento de faixas por sentido.

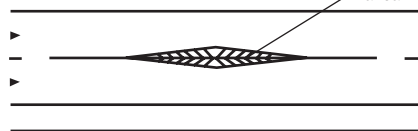
Pista dupla, com sentido de circulação único por pista.



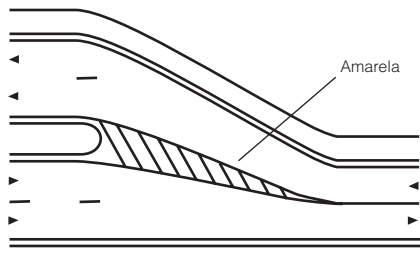
Sentido duplo



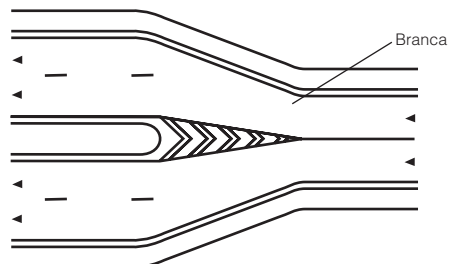
Sentido único



Ilhas de canalização envolvendo obstáculos na pista.



Sentido duplo
Acomodação para início de canteiro central em meio de quadra.



Sentido único

2.2.4. Marcas de Delimitação e Controle de Estacionamento e/ou Parada

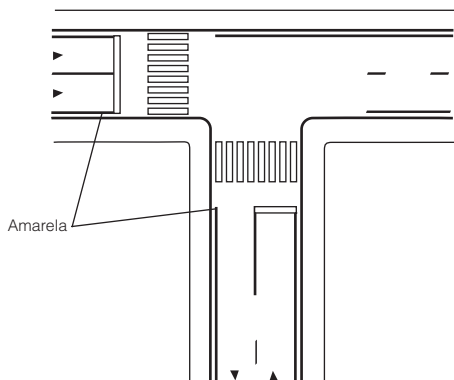
Delimitam e propiciam melhor controle das áreas onde é proibido ou regulamentado o estacionamento e a parada de veículos. De acordo com sua função as marcas de delimitação e controle de estacionamento e parada são subdivididas nos seguintes tipos:

a. Linhas de Indicação de Proibição de Estacionamento e/ou Parada (cor amarela)

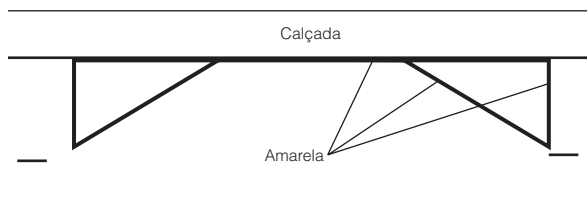


Largura da linha mínimo 0,100m
máxima 0,150m

Exemplo de Aplicação:

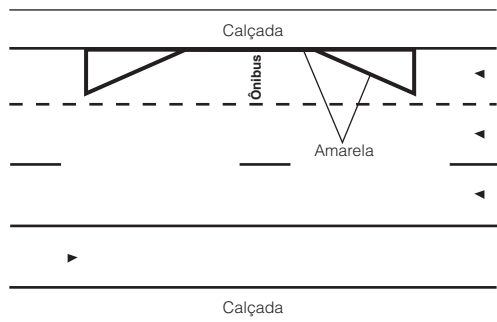


b. Marcação de Área Reservada para Parada de Veículos Específicos (cor amarela)

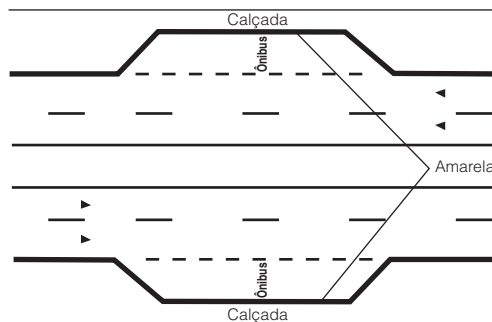


Exemplo de Aplicação:

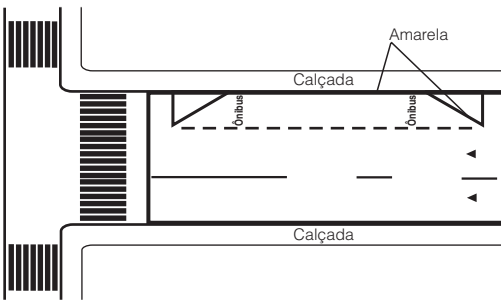
Marcação delimitadora de área para parada de ônibus em faixa de trânsito



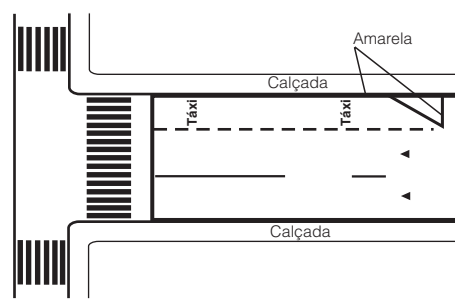
Marcação delimitadora de área para parada de ônibus feita em reentrância da calçada



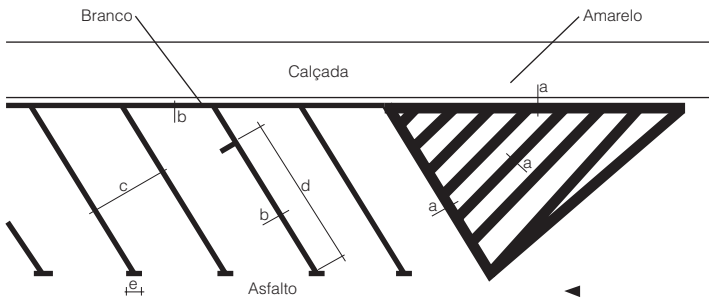
Área reservada com uso múltiplo



Área reservada com supressão de parte da marcação



c. Marcação de Áreas de Estacionamento Regulamentado ao longo da Via (cor branca)



Dimensões Recomendadas:

a: 0,200 m

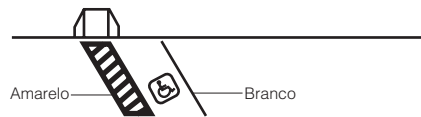
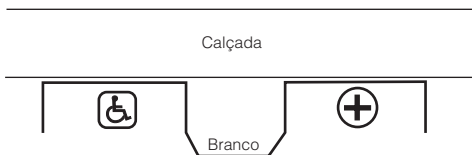
b: 0,100 m

c: largura efetiva da vaga

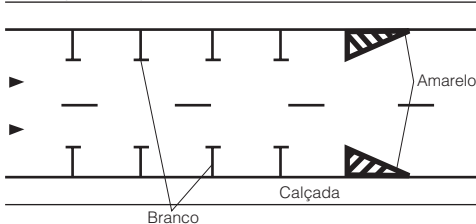
d: (comprimento da vaga) serão estabelecidas em função das dimensões dos veículos a utilizá-las

e: 20% da largura efetiva da vaga

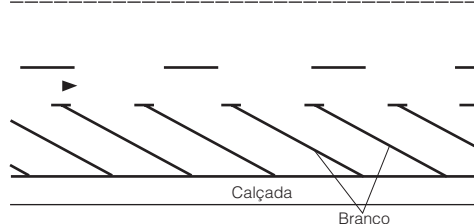
Exemplos de Aplicação:



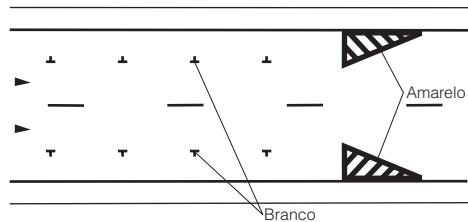
Marcação completa



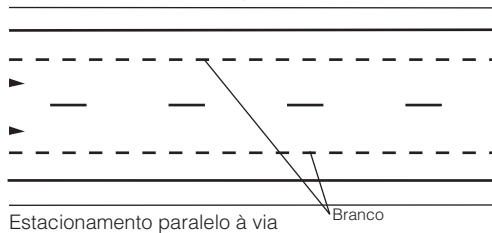
Lateral à via



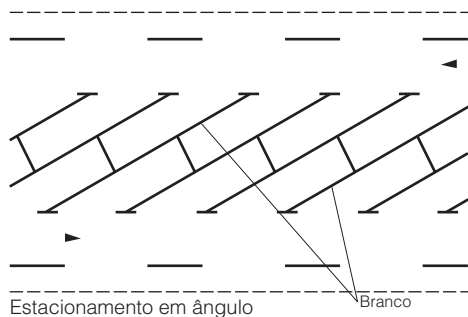
Supressão parcial da marcação



Supressão total da marcação



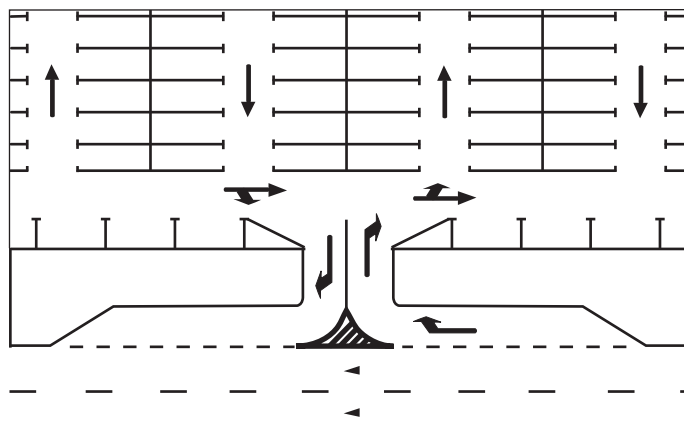
No centro da via



d. Marcação de Estacionamento em Áreas Isoladas (cor branca)

O padrão é o mesmo do estacionamento ao longo da via.

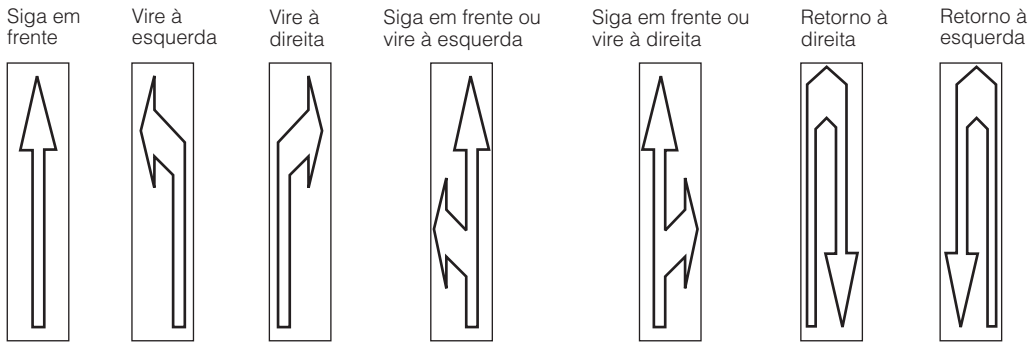
Exemplo de Aplicação:



2.2.5. Inscrições no Pavimento

Melhoram a percepção do condutor quanto às condições de operação da via, permitindo-lhe tomar a decisão adequada, no tempo apropriado, para as situações que lhe apresentarem. São subdivididas nos seguintes tipos:

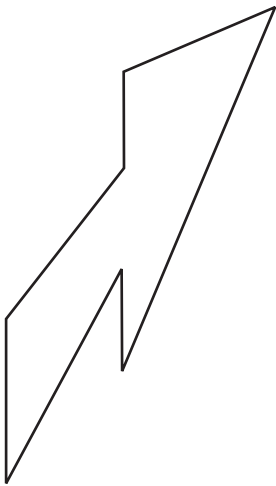
a. Setas Direcionais (cor branca)



Comprimento da seta

Fluxo veicular: mínimo 5,000 m
máximo 7,500 m

Fluxo pedestre: 3,000 m (somente seta “i” com parte da haste suprimida)

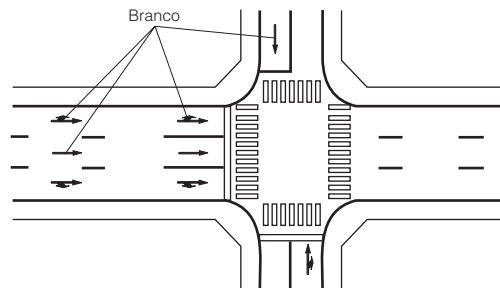
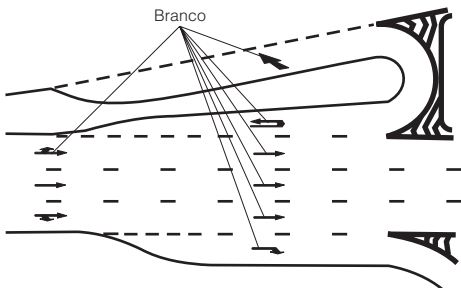


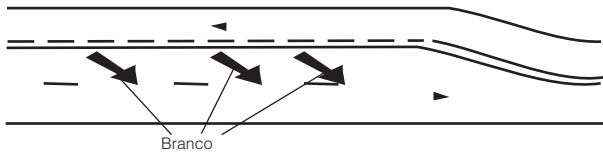
Indicativa de mudança obrigatória de faixa



Indicativo de movimento em curva (mini-rotatória)

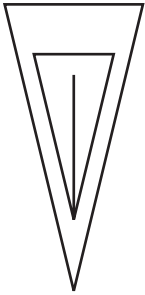
Exemplos de Aplicação:



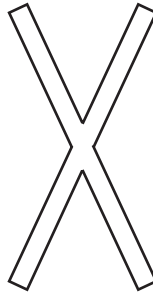


b. Símbolos (cor branca)

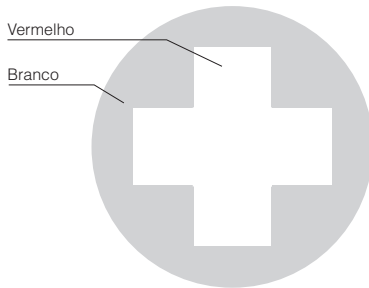
Exemplos:



Dê a preferência
Indicativo de cruzamento com a via preferencial



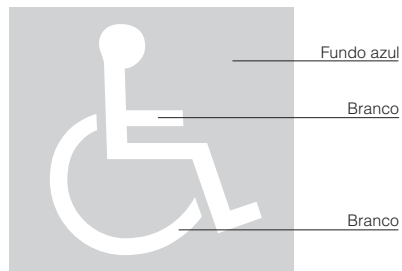
Cruz de Santo André
Indicativo de cruzamento rododiferenciado



Serviços de saúde
Indicativo de área ou local destinado aos veículos de serviços de saúde

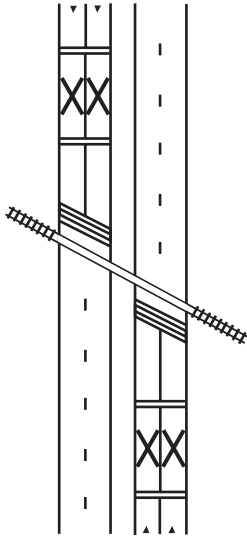


Bicicleta
Indicativo de via, pista ou faixa de trânsito de uso exclusivo de ciclistas

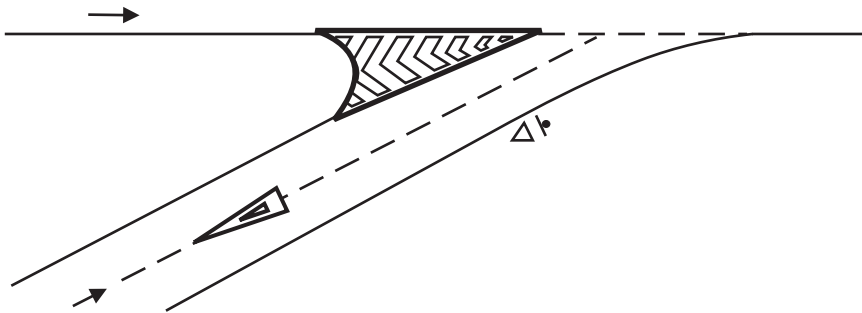


Deficiente físico
Indicativo de local de estacionamento de veículos conduzidos por deficientes físicos

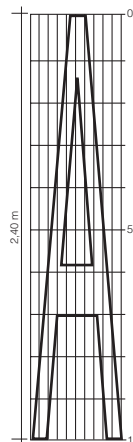
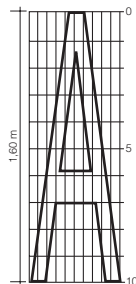
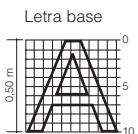
Exemplos de Aplicação:



Marcação cruzamento Rodoferroviário



c. Legendas (cor branca)



Exemplos de Legendas:



3. Dispositivos e Sinalização Auxiliares

São aqueles constituídos de materiais de composições, formas, cores e refletividade diversos, aplicados em obstáculos, no pavimento da via ou adjacente à mesma. Sua função básica é incrementar a visibilidade da sinalização ou de obstáculos à circulação, alertando os condutores quanto às situações de perigo potencial ou que requeiram maior atenção de forma a tornar mais eficiente e segura a operação da via.

Os dispositivos, de acordo com as suas funções, são inseridos em um dos seguintes grupos:

- Dispositivos Delimitadores;
- Dispositivos de Canalização;
- Dispositivos e Sinalização de Alerta;
- Alterações nas Características do Pavimento;
- Dispositivos de Proteção Contínua;
- Dispositivos de Uso Temporário;
- Painéis Eletrônicos.

3.1. Dispositivos Delimitadores

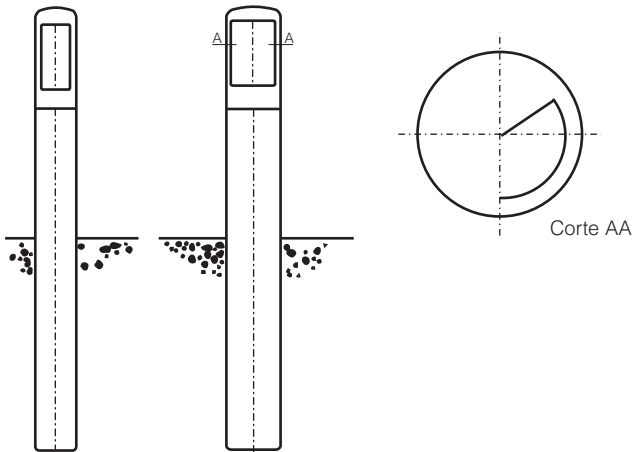
São elementos refletivos ou que contenham unidades refletoras, apostos em série, fora ou sobre a superfície pavimentada, com o objetivo de melhorar a percepção do condutor quanto aos limites do espaço destinado ao rolamento e a sua separação em faixas. Podem ser mono ou bidirecionais em função de possuírem uma ou duas unidades refletoras nas cores branca ou amarela. O tipo e a(s) cor(es) das faces refletoras dos balizadores e balizamentos refletidos de pontes e viadutos são definidos conforme se enquadrem nas condições específicas na tabela a seguir, considerando como referencial um dos sentidos de circulação, ou seja, a face voltada para este sentido.

Vias de pista simples e duplo sentido de circulação	Bidirecionais Lado direito: branco Lado esquerdo: amarelo
Pistas de sentido único de circulação ou vias de pista dupla	Monodirecionais Ambos os lados: branco

Tipos

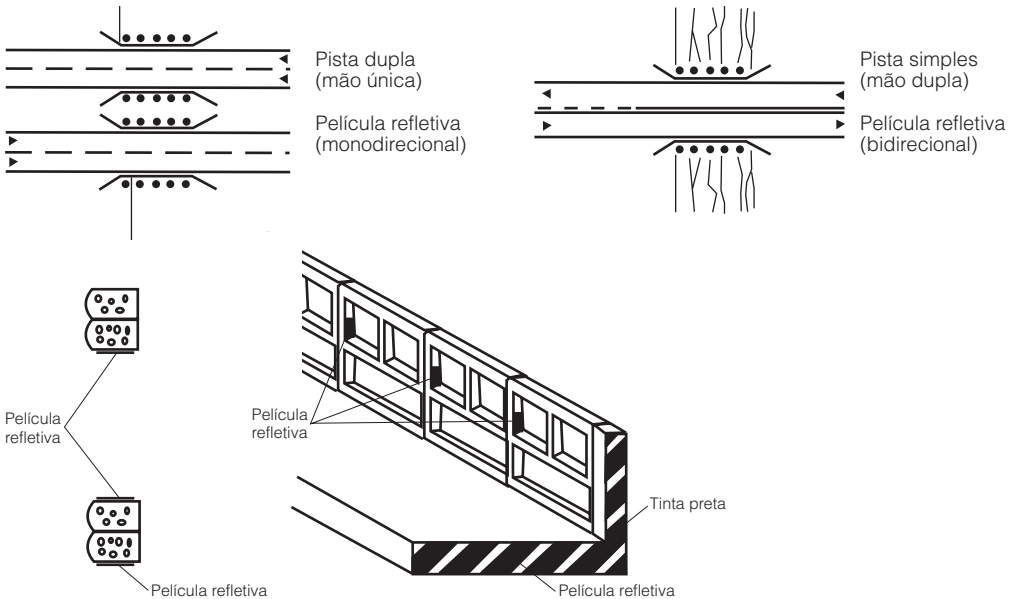
Balizadores: unidades refletoras mono ou bidirecionais afixadas em suportes.

Exemplo:



Balizamento Refletivo de Pontes e Viadutos: unidades refletoras afixadas ao longo do guarda corpo e/ou mureta de proteção de pontes e viadutos.

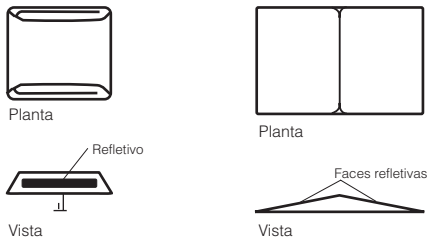
Exemplo:



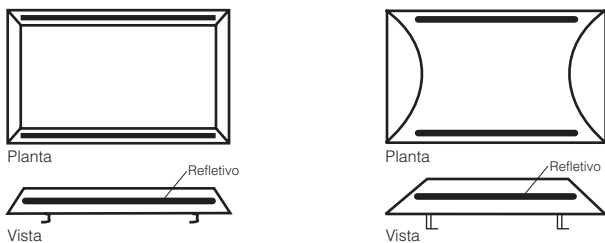
Tachas e Tachões: elementos de forma quadrada ou retangular contendo unidades refletoras, aplicados diretamente no pavimento, sobre ou adjacente às marcas longitudinais. Sua cor e unidades refletoras são coerentes com a da marca que acompanham.

Exemplos:

Tachas



Tachões



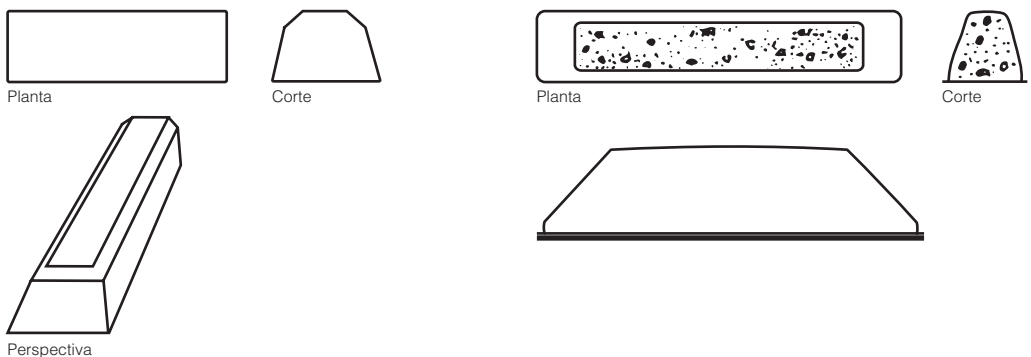
3.2. Dispositivos de Canalização

São elementos, geralmente não refletorizados, apostos em série sobre a superfície pavimentada em substituição às guias quando não for possível a construção imediata das mesmas ou para evitar que veículos transponham determinado local ou faixa de tráfego. Sua cor é usualmente branca, mas podendo ser amarela se contíguas à sinalização horizontal desta cor.

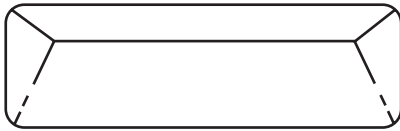
Tipos

Prismas de Concreto

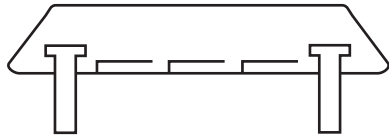
Exemplos



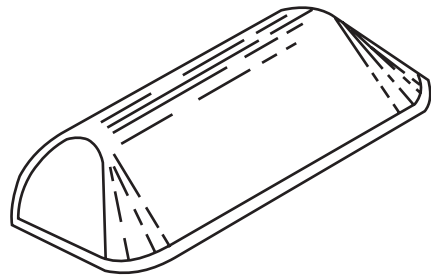
Exemplo:



Planta



Corte



Perspectiva

3.3. Dispositivos e Sinalização de Alerta

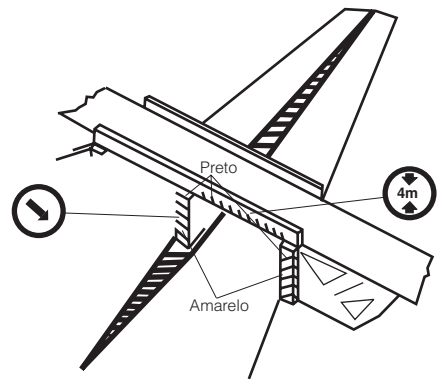
Conjunto de elementos colocados ou aplicados junto ou nos obstáculos e ao longo de curvas horizontais, com o objetivo de melhorar a percepção do condutor de veículo quanto a um possível empecilho ao seu deslocamento, a mudanças bruscas no alinhamento horizontal da via, ou em situação de perigo potencial.

Utilizam usualmente as cores amarela e preta em faixas inclinadas e alternadas.

Tipos

Marcação de Obstáculos: recurso de sinalização destinado a alertar o condutor quanto a um possível obstáculo de dimensões significativas.

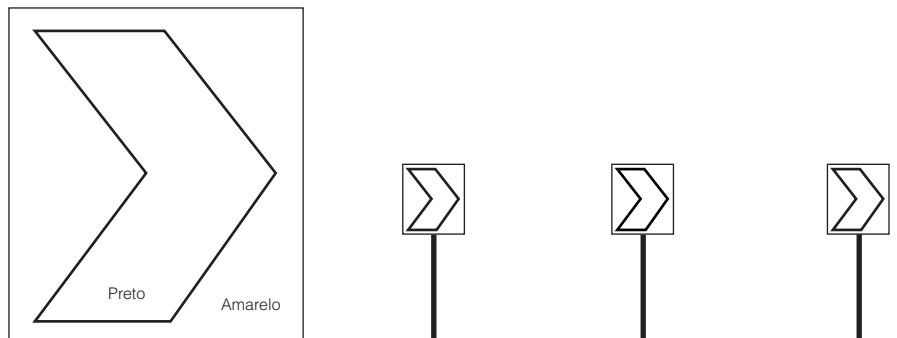
Regra geral para marcação de obstáculos



Marcadores de Perigo: placas aplicadas junto a obstáculos tais como pilares de viadutos, cabeceiras de pontes, narizes de bifurcações, etc.



Marcadores de Alinhamento: placas refletivas colocadas em série ao longo das curvas horizontais, retornos ou acessos em interseções.



3.4. Alterações nas Características do Pavimento

São recursos que alteram as condições normais da pista de rolamento, quer pela sua elevação com a utilização de dispositivos físicos colocados sobre a mesma, quer pela mudança nítida de características de rugosidade do próprio pavimento. São utilizados para estimular a redução de velocidade.

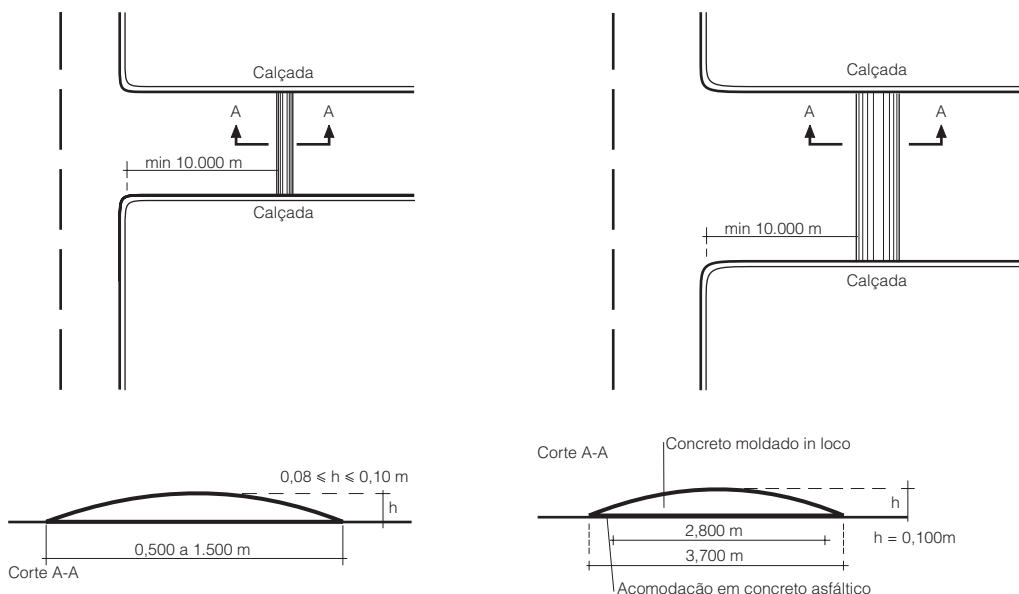
Tipos

Pavimentos Rugosos: obtidos pela alteração da composição granulométrica dos agregados utilizados na fabricação do próprio pavimento.

Pavimentos Fresados: obtidos pela impressão de ondulações, ressaltos ou ranhuras na superfície do pavimento.

Ondulação Transversal à Via: dispositivos físicos colocados acima do pavimento pintados por marcas oblíquas nas cores preta e amarela alternadamente ou totalmente amarelas.

Exemplos:



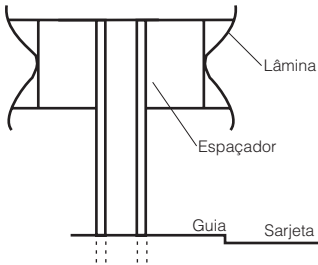
3.5. Dispositivos de Proteção Contínua

São elementos colocados na forma contínua e permanente ao longo da via, feitos de material flexível ou rígido que tem como objetivo evitar que veículos e/ou pedestres transponham determinado local.

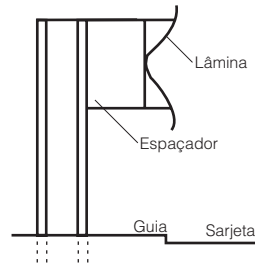
Tipos

Defensas

Exemplos:



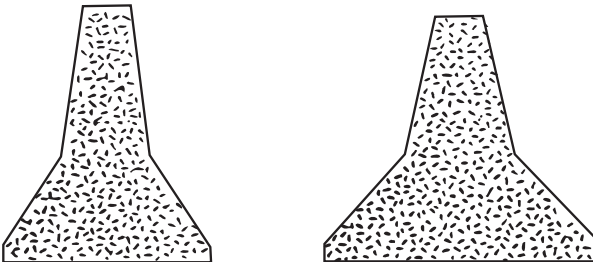
Tipo dupla



Tipo singela

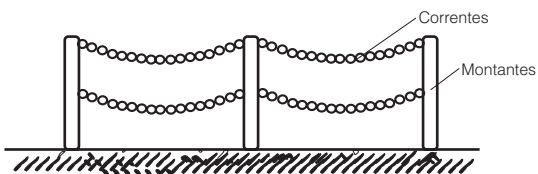
Barreiras de Concreto

Exemplos:



Gradis

Exemplos:

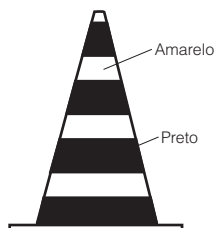


3.6. Dispositivos de Uso Temporário

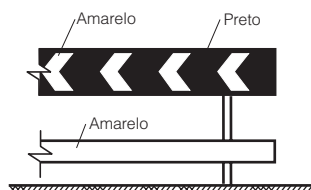
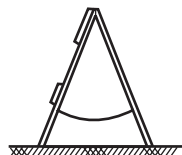
São elementos diversos utilizados em situações especiais e temporárias como obras e situações de emergência ou perigo, com o objetivo de alertar os condutores para estas situações, bloquear e/ou canalizar o trânsito, proteger pedestres, trabalhadores, etc.

Tipos

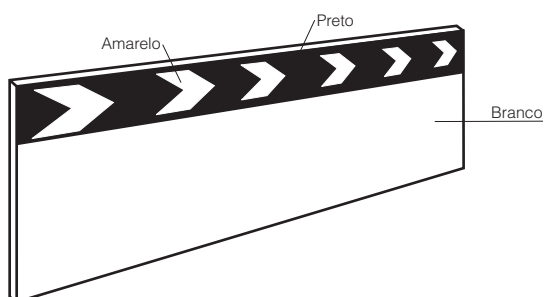
Cones



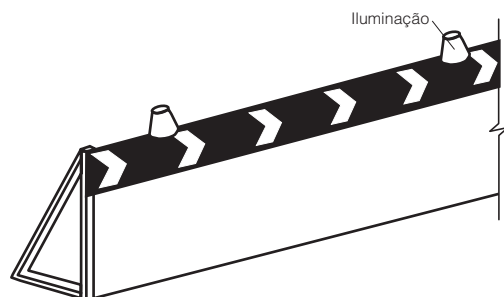
Cavaletes



Tapumes



Elementos Luminosos (balde)

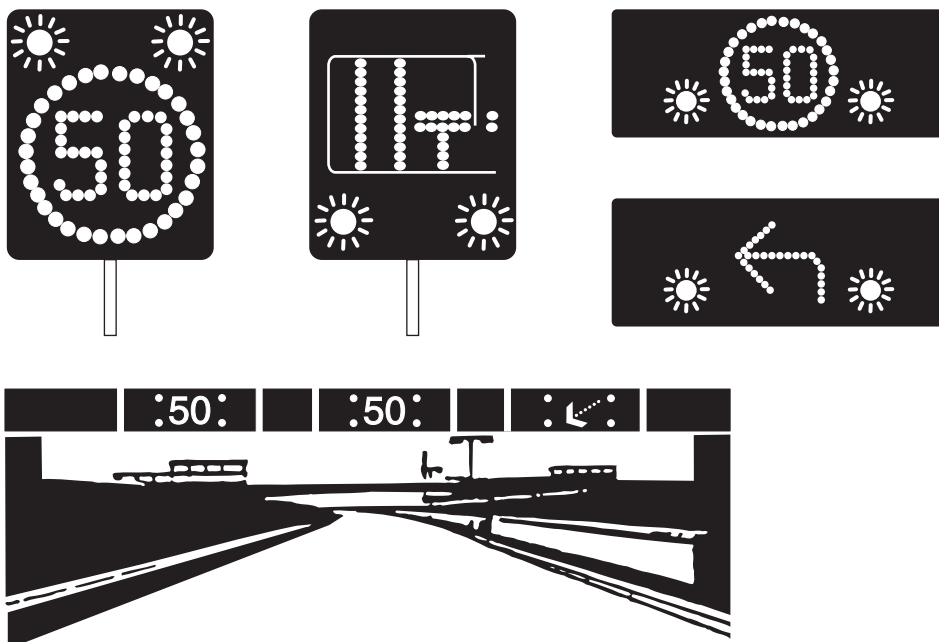


3.7. Painel Eletrônico

São dispositivos eletrônicos dispostos verticalmente à via que fornece informações diversas ao motorista e ao passageiro, que se referem principalmente a:

- advertência de situação inesperada à frente, tais como, obras na pista, interdição parcial da via, desvios, entre outros;
- mensagens educativas ao comportamento dos usuários da via, tais como, “motociclista use capacete”, “use o cinto de segurança”, entre outros;
- placas de regulamentação de velocidade em função do volume de veículos ou de situações perigosas à frente;
- mensagens sobre pátios públicos de estacionamento tais como, “Estacionamento Central lotado, utilize o Estacionamento da Lapa”;
- mensagens sobre volume das vias principais orientando o trânsito para a utilização de outras vias alternativas.

Exemplos:



4. Sinalização Semafórica

A sinalização semafórica é um subsistema da sinalização viária que se compõe de luzes acionadas alternada ou intermitentemente através de sistema elétrico/eletrônico, cuja função é controlar os deslocamentos.

Existem dois (2) grupos:

- a sinalização semafórica de regulamentação;
- a sinalização semafórica de advertência.

Formato e Dimensão das Lentes

Lentes destinadas a	Forma	Dimensões
Movimento Veicular	Circular	Diâmetro 200 ou 300 mm
Movimento de Pedestre	Quadrada	Lado 250 mm ou 300 mm
Faixa Reversível	Quadrada	Lado 300 mm

4.1. Sinalização Semafórica de Regulamentação

A sinalização semafórica de regulamentação tem a função de efetuar o controle do trânsito num cruzamento ou seção de via, através de indicações luminosas, alternando o direito de passagem dos vários fluxos de veículos /ou pedestres.

4.1.1. Características

Compõe-se de luzes de cores pré-estabelecidas, agrupadas num único conjunto, dispostas verticalmente ao lado da via ou suspensas sobre ela, podendo nestes casos serem fixadas horizontalmente.

4.1.2. Cores das Luzes

As cores utilizadas são:

Para controle de fluxo de pedestres:

- Vermelha: indica que os pedestres não podem atravessar.
- Vermelha Intermitente: assinala que a fase durante a qual podem passar os pedestres está a ponto de terminar. Isto indica que os pedestres não poderão começar a cruzar a via e os pedestres que hajam iniciado a travessia na fase verde se desloquem o mais breve possível para o refúgio seguro mais próximo.
- Verde: assinala que os pedestres podem passar.

Para controle de fluxo de veículos:

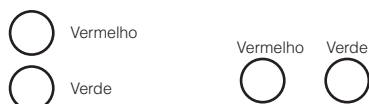
- Vermelha: indica obrigatoriedade de parar.
- Amarela: indica "atenção", devendo o condutor parar o veículo, salvo se isto resultar em situação de perigo para os veículos que vêm atrás.
- Verde: indica permissão de prosseguir na marcha, efetuando, o condutor, a operação indicada pelo sinal luminoso.

4.1.3. Tipos**a. Para Veículos:**

- Compostos de três luzes dispostas em seqüência pré-estabelecida.



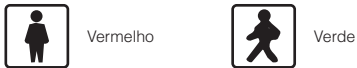
- Compostos de duas luzes dispostas em seqüência pré-estabelecida.



Nestes casos o comando do “amarelo” é substituído pelas duas luzes acesas ao mesmo tempo. – com mensagens que podem vir sozinhas ou integrando um semáforo de três ou duas luzes.



b. Para Pedestres:

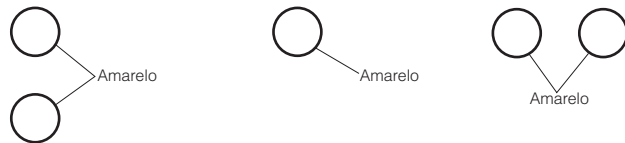


4.2. Semafórica de Advertência

A sinalização semafórica de advertência tem a função de advertir da existência de obstáculo ou situação perigosa, devendo o condutor reduzir a velocidade e adotar as medidas de precaução compatíveis com a segurança para seguir adiante.

4.2.1. Características

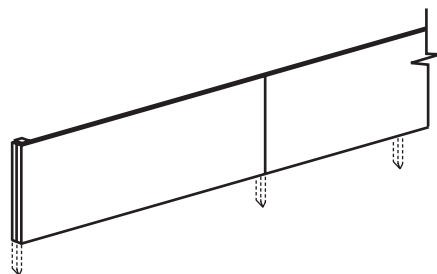
Compõe-se de uma ou duas luzes de cor amarela cujo funcionamento é intermitente ou piscante alternado, no caso de duas luzes.



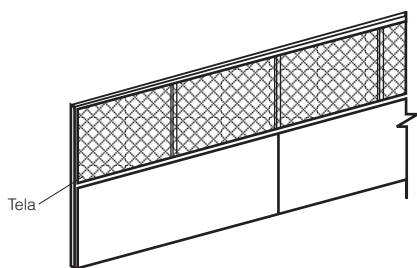
5. Sinalização de Barragens e de Obras

5.1. Tapume

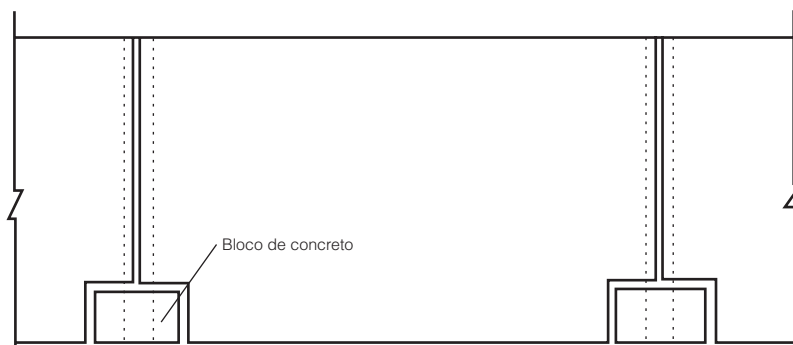
5.1.1. Tapume Baixo Fixo



5.1.2. Tapume Alto com Tela

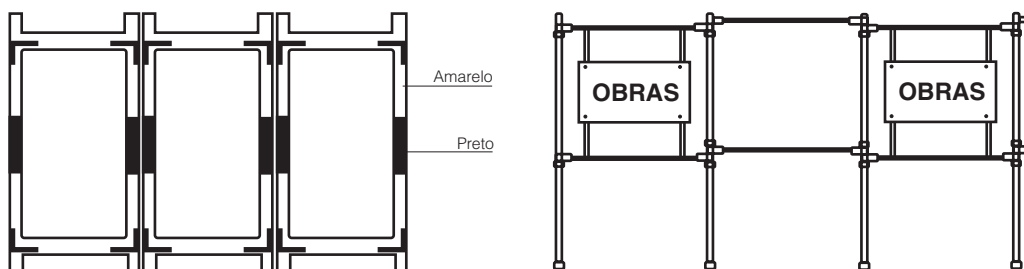


5.1.3. Tapume Baixo Removível

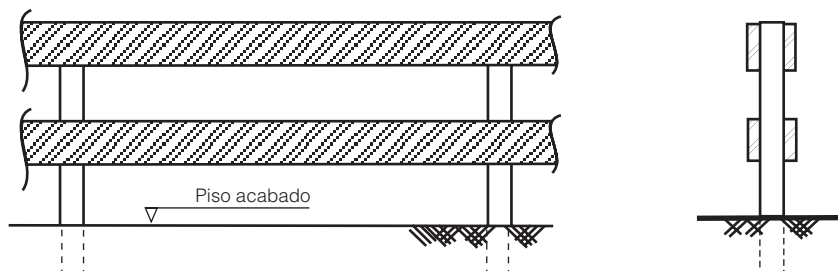


5.2. Gradis

5.2.1. Gradis Portáteis

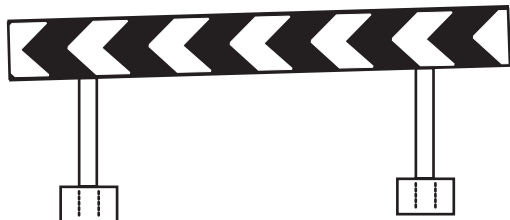


5.2.2. Gradis Fixos para Obras

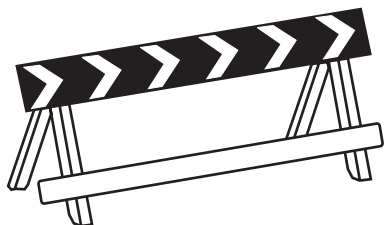


5.3. Placas de Barragem

5.3.1. Placa de Barragem sobre Bloco de Concreto



5.3.2. Placa de Barragem sobre Cavaletes



5.3.3. Placa de Barragem sobre Tapumes



5.4. Placas de Obras

São idênticas às de sinalização vertical de advertência, inclusive as especiais e de informações complementares. O que diferencia as placas de obra é a substituição do fundo amarelo pelo fundo laranja amarelado.

As placas de obra tem uso temporário, vinculado sempre às obras no viário.

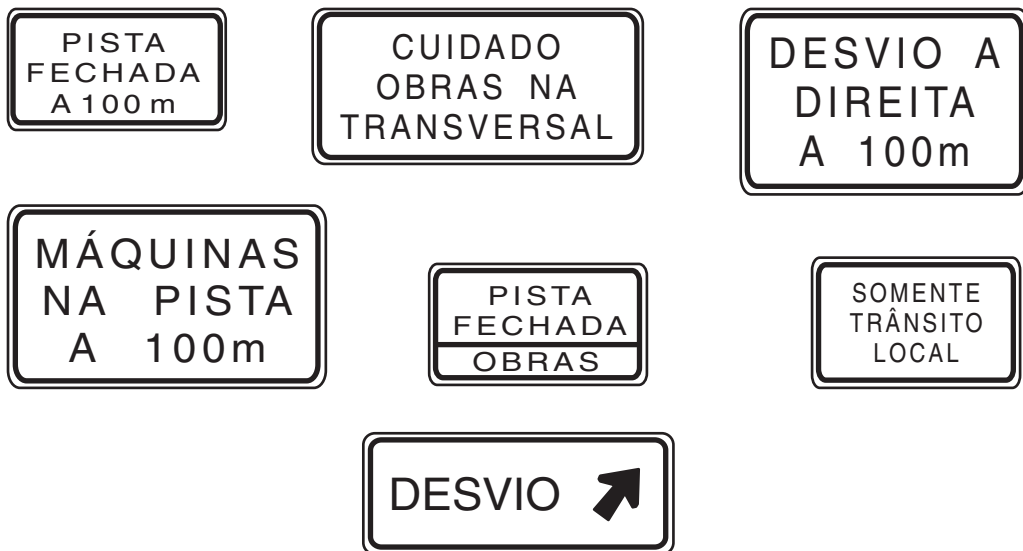
5.4.1. Placas de Advertência de Obra (fundo laranja amarelado)

Exemplos:



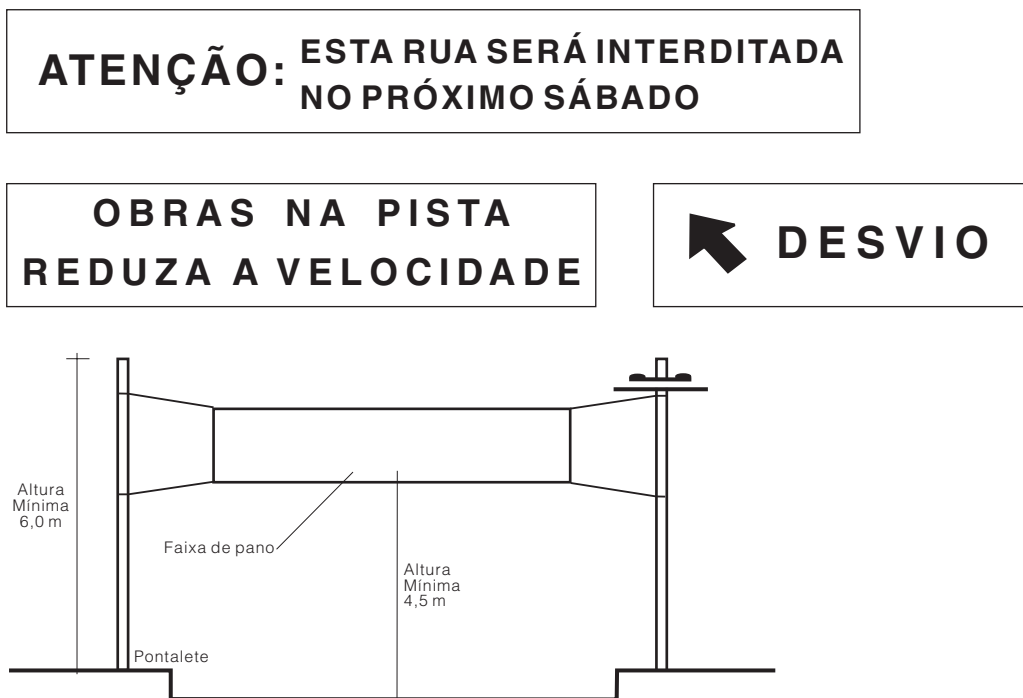
5.4.2. Placas Especiais de Advertência de Obra (fundo laranja amarelado)

Exemplos:



5.5. Faixas de Pano

De uso temporário, visando atenuar o impacto de implantação ou desativação de obras ou desvios. Não substitui a sinalização vertical de obras.

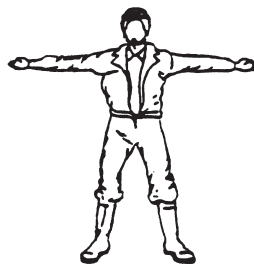


6. Gestos

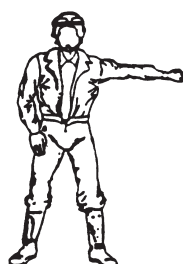
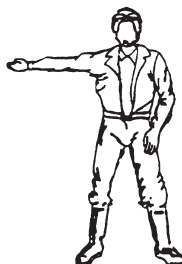
a. Gestos de Agentes da Autoridade de Trânsito



Ordem de parada obrigatória para todos os veículos. Quando executada em interseções, os veículos que já se encontrem nela não são obrigados a parar.



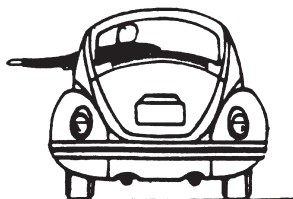
Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelos braços estendidos qualquer que seja o sentido de seu deslocamento.



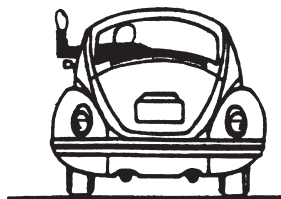
Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelo braço estendido, qualquer que seja o sentido de seu deslocamento.

As ordens emanadas por gestos de agentes de trânsito prevalecem sobre as regras de circulação e as normas definidas por outros sinais de trânsito.

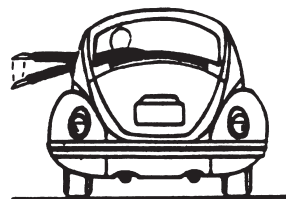
b. Gestos de Condutores



Dobrar à esquerda



Dobrar à direita



Diminuir a marcha ou parar

7. Sinais Sonoros

Sinais de Apito	Significação	Emprego
Um silvo breve	Atenção ! Siga !	No ato do guarda sinaleiro mudar a direção do trânsito
Dois silvos breves	Pare !	Para fiscalização de documentos ou outro fim
Três silvos breves	Acenda a lanterna	Sinal de advertência. O condutor deve obedecer à intimação
Um silvo longo	Diminua a marcha	Quando for necessário fazer diminuir a marcha dos veículos
Um silvo longo e um breve	Trânsito impedido em todas as direções	À aproximação do Corpo de Bombeiros, ambulâncias, veículos de Polícia ou de tropa, ou de representação oficial
Três silvos longos	Motoristas a postos	Nos estacionamentos à porta de teatros, campos desportivos, etc.

DECRETO N. 2.327, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

DISPÕE SOBRE A COORDENAÇÃO DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO, COMPOSIÇÃO DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Presidente da República, no uso de suas atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, da Constituição, e conforme o disposto nos arts. 9º e 10 da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997,^[1] decreta:

Art. 1º Compete ao Ministério da Justiça e coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, bem como o exercício das funções de órgão máximo executivo de trânsito da União.

Art. 2º O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, criado pela Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, é composto pelos titulares dos seguintes Ministérios:

- I – da Justiça, que o presidirá;
- II – dos Transportes;
- III – da Ciência e Tecnologia;
- IV – do Exército;
- V – da Educação e do Desporto;
- VI – do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal.

§ 1º Os Secretários-Executivos dos Ministérios civis de que trata este artigo e o Secretário-Geral do Ministério do Exército são suplentes de seus respectivos Ministros.

§ 2º O CONTRAN regulamentará o seu funcionamento em regime interno.

Art. 3º Fica criado o Comitê Executivo do CONTRAN, integrado pelos Secretários-Executivos dos Ministérios civis a que se refere o artigo anterior e pelo Secretário-Geral do Ministério do Exército, sob a coordenação do representante do Ministério da Justiça, com a finalidade de:

- I – examinar, previamente, as propostas de resoluções e de diretrizes da Política Nacional de Trânsito a serem submetidas ao CONTRAN;
- II – constituir subcomissões, encarregadas de examinar recursos interpostos contra decisões de instâncias inferiores ao CONTRAN, bem assim de processos sobre conflitos de competência e circunscrição entre órgãos de trânsito;

III – auxiliar o CONTRAN no desempenho de suas competências legais.

Parágrafo único. Os Secretários de que trata o *caput* deste artigo designarão seus respectivos suplentes.

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Fernando Henrique Cardoso

 **Nota sobre Decreto n. 2.327/97**

[1] *Vide* Lei Federal n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), à pág. 176.

**LEGISLAÇÃO DO
ESTADO DE SÃO PAULO**



DECRETO-LEI COMPLEMENTAR N. 7, DE 6 DE NOVEMBRO DE 1969

DISPÕE SOBRE ENTIDADES DESCENTRALIZADAS

O Governador do Estado de São Paulo, no uso da atribuição que, por força do Ato Complementar n. 47, de 7 de fevereiro de 1969, lhe confere o § 1º, do artigo 2º, do Ato Institucional n. 5, de 13 de dezembro de 1968, decreta:

Seção I

Disposições Preliminares

Art. 1º O Estado descentralizará os serviços que, por sua natureza ou finalidade, justifiquem autonomia técnica, administrativa, ou financeira.

Art. 2º A descentralização se efetivará mediante a constituição de:

- I – autarquias;
- II – empresas públicas e empresas em cujo capital o Estado tenha participação majoritária, pela sua Administração Centralizada ou Descentralizada;
- III – fundações.

Seção II

Disposições Comuns às Entidades Descentralizadas

Art. 3º Os regimentos, regulamentos ou estatutos das entidades descentralizadas adotarão, obrigatoriamente, as seguintes normas:

- I – quanto ao pessoal:
 - a. admissão mediante sistema de seleção, na forma a ser definida no regulamento interno de cada entidade;
 - b. adoção de plano de classificação de funções, com fixação de retribuição compatível com a corrente no mercado de trabalho.
- II – quanto à administração financeira:
 - a. elaboração de orçamento de custeio e investimento, bem como de programação financeira, consoante normas de regulamento que será baixado pelo Governador do Estado, por proposta da Secretaria da Fazenda, adequadas a seu programa de trabalho;
 - b. adoção de plano e sistema de contabilidade e de apuração de custos, de forma a permitir a análise da situação econômica, financeira e operacional da entidade, em seus vários setores, bem assim a formulação de programas de atividade.
- III – quanto às aquisições, serviços e obras:
 - a. realização de acordo com os princípios da licitação;
 - b. organização e manutenção de cadastro de contratantes, indicativo de sua capacidade financeira e operacional, bem assim de seu comportamento em relação à entidade.
- IV – quanto às alienações de bens móveis e imóveis, sujeição ao princípio da licitação, ficando as dos últimos condicionadas à autorização legislativa.

Parágrafo único. Excetua-se do disposto no item IV deste artigo as alienações de imóveis realizadas para atendimento das finalidades próprias da entidade.

Art. 4º As entidades descentralizadas deverão vincular-se diretamente ou por intermédio de outra entidade também descentralizada, à Secretaria de Estado cujas atribuições se relacionem com a atividade principal que lhe cumpira exercer.

Parágrafo único. A vinculação poderá também ser estabelecida com Secretários Extraordinários, ou com órgãos subordinados diretamente ao Governador, desde que investidos em funções de coordenação ou supervisão de programas governamentais.

Art. 5º Incumbe à Secretaria de Estado a que estiver vinculada a entidade descentralizada o controle de resultados de sua atuação, especialmente quanto ao atendimento das finalidades e objetivos institucionais e à sua situação administrativa.

§ 1º O controle de resultados, no tocante à execução orçamentária, aos custos operacionais e à rentabilidade econômica de seus serviços, bem assim à situação econômico-financeira da entidade, será realizado pelo órgão competente da Secretaria da Fazenda.

§ 2º A entidade descentralizada submeterá à apreciação da Secretaria de Estado a que estiver vinculada e ao órgão de auditoria da Secretaria da Fazenda, para os fins do disposto neste artigo:

1. relatórios periódicos, sobre a execução de planos e programas instruídos com demonstração dos custos de operação, bem como sobre contratações e despesa de pessoal;
2. cópia de balancetes e balanços contábeis.

Art. 6º Incumbe à Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda, *a posteriori*, o controle de legitimidade das entidades descentralizadas, para o que deverão estas manter sistema de registro e arquivamento, nos moldes fixados pelo órgão controlador, sem prejuízo do controle legal do Tribunal de Contas.

Art. 7º O controle de legitimidade será exercido através da Auditoria da Secretaria da Fazenda, à qual competirá verificar:

- I – a legitimidade dos atos relativos à despesa, à receita e ao patrimônio, bem assim e especialmente os referentes a pessoal, material e transporte;
- II – os registros e documentos, contábeis ou não, demonstrativos ou comprobatórios de atividades e resultados;
- III – a existência de bens e valores e as condições de sua guarda e utilização;
- IV – o cumprimento do cronograma de aplicação de recursos;
- V – o balanço anual e os balancetes mensais.

§ 1º Para o controle previsto neste artigo, o Secretário da Fazenda poderá designar, para atuarem junto a cada entidade descentralizada, auditores cujas atribuições serão definidas em regulamento.

§ 2º Todos os documentos serão obrigatoriamente submetidos aos auditores, ressalvados os casos a que se referir o regulamento mencionado no parágrafo anterior.

§ 3º A Auditoria levará, incontinenti, qualquer irregularidade que vier a apurar, ao conhecimento do Secretário da Fazenda, que a comunicará ao Secretário de Estado a que estiver vinculada a entidade descentralizada, o qual informará a respeito o Governador, relatando-lhe as providências tomadas. Quando não houver vinculação, a comunicação será feita diretamente ao Governador.

Art. 8º Compete aos Secretários de Estado, no interesse das entidades descentralizadas:

- I – transmitir ao Governador as indicações ou comunicar-lhe as designações, conforme o caso;
- II – aprovar os assuntos com elas relacionados, nos termos deste Decreto-lei;
- III – determinar as medidas de controle e avaliação de resultados;
- IV – designar o representante do Governo junto às assembléias gerais das empresas de que trata o inciso II, do artigo 2º.

Seção III **Das Autarquias**

Art. 9º As autarquias gozarão dos privilégios, regalias e isenções próprias da Fazenda Estadual.

Art. 10. As autarquias serão dirigidas por um Superintendente, nomeado pelo Governador do Estado, em comissão, mediante prévia aprovação da Assembléia Legislativa.

Parágrafo único. A nomeação para o exercício do cargo de que trata este artigo deverá recair em pessoa de reconhecida capacidade técnica e administrativa, relacionada com a atividade da autarquia.

Art. 11. É facultada a criação, nas leis de organização de autarquias, de Conselhos com funções exclusivamente consultivas.

§ 1º A lei disporá, em cada caso, sobre a composição do Conselho Consultivo: o número de seus membros, o qual não poderá ser superior a quatro; os requisitos mínimos para o exercício de suas funções; e o prazo de seus mandatos.

§ 2º Os membros do Conselho Consultivo serão livremente nomeados e demitidos pelo Governador do Estado.

Art. 12. Quando se tratar da instituição de autarquias destinadas ao desempenho de atividades de pesquisa científica, cultural ou educacional, serão obrigatoriamente criados Conselhos com funções deliberativas.

§ 1º O Conselho Deliberativo terá caráter eminentemente especializado e será integrado por pessoas de notória capacidade na matéria relacionada com os objetivos da entidade.

§ 2º Os membros do Conselho Deliberativo, em número não superior a seis, serão nomeados pelo Governador do Estado, mediante prévia aprovação da Assembléia Legislativa, com mandato por quatro anos, podendo, porém, ser dispensados a qualquer tempo pelo Governador do Estado.

§ 3º A lei que instituir a autarquia fixará os requisitos mínimos para o exercício das funções de membro do Conselho Deliberativo.

Art. 13. A lei que instituir autarquia destinada à execução de serviços de natureza industrial ou comercial, ou à prestação de serviços, e cujas despesas correntes devam ser atendidas por receitas provenientes do preço dos seus produtos, serviços ou operações, deverá dar-lhe organização equivalente à de empresas privadas.

Art. 14. O Quadro de Pessoal das autarquias elaborado com base em plano de classificação de funções, será fixado pelo Governador, ouvido previamente o Conselho Estadual de Política Salarial.

§ 1º O Quadro de que trata este artigo, e suas alterações, quando necessárias, subirá ao Governador acompanhado do respectivo plano de classificação de funções.

§ 2º As relações de emprego, nas autarquias, serão regidas pelas normas da legislação trabalhista.

Art. 15. Serão submetidos à aprovação do Governador, além dos atos atribuídos à sua competência por disposições constitucionais ou de leis federais:

- I – os planos e programas de trabalho;
- II – os orçamentos de custeio e de capital e as respectivas alterações;
- III – a programação financeira anual relativa a despesas de investimentos, que será estabelecida de acordo com as normas fixadas para o desembolso de recursos orçamentários pela Secretaria da Fazenda;
- IV – os regulamentos e regimentos internos;
- V – a definição de frotas de veículos a serem utilizados;
- VI – a aquisição de equipamentos de processamento de dados;
- VII – as tabelas de preços de produtos, serviços e operações, quando, no interesse público, lhes for determinado.

Art. 16. Serão submetidos à aprovação do Secretário de Estado a que estiver vinculada a autarquia:

- I – os atos que devam ser definitivamente aprovados pelo Governador;
- II – a realização de despesas, as compras e as contratações de serviços, especialmente, quanto a estas últimas, as de publicidade e de execução de obras, desde que, em qualquer hipótese, excedam o montante fixado por decreto, exceto no caso de autarquias que não dependam de subvenção do Estado.

Art. 17. A Secretaria de Estado a que estiver vinculada a autarquia e a Secretaria da Fazenda, em matéria de sua competência, poderão requisitar documentos e informações necessários ao controle de resultados.

Art. 18. O Governador poderá decretar intervenção nas autarquias, quando se verificar desvio de finalidades, ou inobservância de normas legais na sua administração.

§ 1º O interventor será nomeado por decreto e exercerá cumulativamente as funções do Superintendente e do Conselho Deliberativo, se houver.

§ 2º A intervenção não poderá ser decretada por prazo superior a seis meses, somente prorrogável mediante prévia aprovação da Assembléia Legislativa.

§ 3º Durante a intervenção, a autarquia ficará diretamente vinculada ao Governador, salvo delegação a Secretário de Estado.

§ 4º Apuradas as irregularidades o interventor proporá as medidas indicadas para corrigi-las; e, quando julgar necessário, a destituição do Superintendente ou do Conselho, ou de ambos.

Seção IV Das Empresas e Fundações

Art. 19. As empresas e fundações deverão incorporar a seus contratos sociais, estatutos, regulamentos ou regimentos, as seguintes normas:

- I – obrigação de submeter à aprovação prévia do Governador:
 - a. os planos e programas de trabalho, com os respectivos orçamentos;
 - b. a programação financeira anual referente a despesas de investimentos, estabelecida de acordo com as normas fixadas para o desembolso de recursos orçamentários pela Secretaria da Fazenda.
- II – a obrigação de submeter à aprovação prévia do Secretário de Estado, a que estiverem vinculados os atos que devam ser definitivamente aprovados pelo Governador;
- III – a obrigação de fornecer à Secretaria de Estado a que estiverem vinculadas, e à Secretaria da Fazenda, os documentos necessários ao controle de resultados, quando requisitados;
- IV – dispositivo que atribua à Auditoria da Secretaria da Fazenda o controle de legitimidade.

Art. 20. A lei poderá dispor sobre a criação das entidades previstas no inciso II, do artigo 2º, para o exercício de qualquer atividade, proibidos a prestação de serviços e os fornecimentos gratuitos ou inferiores a seus custos.

Art. 21. As empresas só poderão receber subvenções do Estado, nos seguintes casos:

- I – para cobrir custos de serviços ou linhas de produção economicamente não rentáveis, que a lei declare de relevante interesse social;
- II – para cobrir despesas ou encargos adicionais, criados por lei estadual, não extensíveis a entidades particulares que atuem em regime de concorrência com a beneficiada.

Art. 22. O Estado, ao instituir fundação, elaborará seus estatutos, que conterão, além das disposições do Código Civil, que lhes são próprias, e das previstas neste Decreto-lei, preceito que subordine ao Governador a indicação de conselheiros, observados os requisitos mínimos exigíveis para o exercício de suas funções.

Seção V Disposições Finais

Art. 23. A concessão de isenções tributárias a entidades descentralizadas, que atuem no mercado em regime de concorrência, dependerá da efetiva existência de igual favor em benefício de empresas privadas, que tenham o mesmo objetivo ou finalidade.

Art. 24. É vedada a concessão de quaisquer isenções que impliquem na redução das receitas das entidades descentralizadas.

Parágrafo único. As isenções anteriormente concedidas ficam revogadas a partir do exercício seguinte ao da vigência deste Decreto-lei.

Art. 25. O Governador do Estado fixará, por decreto, a forma e o valor da retribuição do Superintendente e dos membros dos Conselhos Consultivo e Deliberativo das autarquias.

Art. 26. O Quadro a que se refere o artigo 14 conterá Parte Especial composta dos servidores que, na data da publicação deste Decreto-lei, não estiverem sujeitos ao regime da legislação trabalhista, os quais continuarão regidos pela legislação que lhes é própria.

§ 1º A Parte Especial do Quadro será extinta, observados os seguintes princípios:

1. no tocante aos cargos de carreira, a extinção far-se-á pelo de menor vencimento, garantidas as promoções;
2. no caso de cargos isolados, serão eles extintos na vacância, ressalvada a possibilidade de seu preenchimento por ocupantes de cargo de vencimento inferior, desde que devidamente habilitados e na forma a ser estabelecida em regulamento.

§ 2º Os cargos da Parte Especial do Quadro poderão ser objeto de reclassificação para efeito de adaptação às necessidades dos serviços da autarquia ou de harmonização com a política salarial.

Art. 27. As autarquias que, comprovadamente, tiverem a estrutura de sua direção superior condicionada a normas fixadas na legislação federal ficarão, tão-só na parte conflitante, excluídas do disposto nos artigos 10, 11 e 12 e 25 deste Decreto-lei.

Art. 28. As normas de funcionamento e as estruturas administrativas das autarquias serão objeto de regulamento interno, aprovado pelo Governador.

Art. 29. Os Institutos Isolados de Ensino Superior se transformarão em autarquias vinculadas à Secretaria de Educação, na forma que a lei dispuser.

Parágrafo único. O Conselho Estadual de Educação exercerá, quanto aos Institutos Isolados de Ensino Superior, o controle de resultados previsto no artigo 5º.

Art. 30. As normas deste Decreto-lei não se aplicam às Universidades, com exceção do disposto no artigo 3º e seus incisos, no § 1º do artigo 5º, no artigo 6º, no artigo 7º e seus parágrafos, nos incisos II, III e IV do artigo 15, no artigo 17 e no artigo 18 deste Decreto-lei.

§ 1º O controle de resultados a que se refere o artigo 5º, será exercido pelo Conselho Universitário e o de legitimidade dos atos de administração, abrangidos pelo § 1º, do artigo 5º e pelo artigo 6º, pela Secretaria da Fazenda, por sua Auditoria.

§ 2º Exclui-se das disposições deste Decreto-lei o pessoal docente das autarquias universitárias.

Art. 31. Este Decreto-lei e suas Disposições Transitórias entrarão em vigor na data de sua publicação, revogada a Lei n. 10.152, de 19 de junho de 1968.

Disposições Transitórias

Art. 1º Para a execução deste Decreto-lei, serão expedidos decretos, nos seguintes prazos, contados de sua publicação:

- I – 15 (quinze) dias, vinculado, e se for o caso classificando, as entidades descentralizadas, na forma do artigo 2º;
- II – de 90 (noventa) dias, regulando o disposto no item n. 2, do § 1º, do artigo 26;
- III – de 120 (cento e vinte) dias, adaptando os regulamentos das autarquias às disposições deste Decreto-lei.

Parágrafo único. As autarquias enviarão ao Governador, dentro de 60 (sessenta) dias, contados da publicação deste Decreto-lei, os anteprojetos de regulamento, a que se refere o inciso III deste artigo.

Art. 2º Dentro de 240 (duzentos e quarenta) dias da vigência deste Decreto-lei as autarquias deverão elaborar o plano de classificação de funções previsto no artigo 3º, inciso I, alínea b.

Art. 3º Dentro de 120 (cento e vinte) dias, contados da data da publicação deste Decreto-lei, as empresas e fundações, a que se referem os incisos II e III do artigo 2º, adaptarão seus estatutos e regulamentos aos preceitos que lhes forem aplicáveis, devendo a Fazenda do Estado ou a entidade descentralizada que detiver a maioria do capital da empresa tomar as providências necessárias para isso.

Roberto Costa de Abreu Sodré – Governador do Estado.

**LEI COMPLEMENTAR N. 94,
DE 29 DE MAIO DE 1974**

DISPÕE SOBRE A REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE SÃO PAULO

O Governador do Estado de São Paulo,

Faço saber que a Assembléia Legislativa, decreta e eu promulgo a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º A Região Metropolitana da Grande São Paulo, nos termos do artigo 164 da Constituição da República e da Lei Complementar Federal n. 14, de 8 de junho de 1973,^[1] constitui comunidade socioeconômica que abrange área territorial dos seguintes Municípios: São Paulo, Arujá, Barueri, Biritiba-Mirim, Caieiras, Cajamar, Carapicuíba, Cotia, Diadema, Embu, Embu-Guaçu, Ferraz de Vasconcelos, Francisco Morato, Franco da Rocha, Guararema, Guarulhos, Itapeverica da Serra, Itapevi, Itaquaquecetuba, Jandira, Juquitiba, Mairiporã, Mauá, Moji das Cruzes, Osasco, Pirapora do Bom Jesus, Poá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Santa Izabel, Salesópolis, Santana do Parnaíba, Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Suzano e Taboão da Serra.^[2]

Art. 2º Reputam-se de interesse metropolitano os seguintes serviços comuns aos municípios que integram ou que venham a integrar a Região Metropolitana da Grande São Paulo:

- I – planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social;
- II – saneamento básico, notadamente abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública;
- III – uso do solo metropolitano;
- IV – transportes e sistema viário;
- V – produção e distribuição de gás combustível canalizado;
- VI – aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal; e
- VII – outros serviços que assim forem definidos por lei federal.

Art. 3º Compete ao Estado:

- I – a realização do planejamento integrado da Região Metropolitana da Grande São Paulo e o estabelecimento de normas para o seu cumprimento e controle;
- II – a elaboração de programas e projetos dos serviços comuns de interesse metropolitano, harmonizando-os com as diretrizes do planejamento do desenvolvimento nacional e estadual;
- III – a unificação, sempre que possível, da execução dos serviços comuns de interesse metropolitano;
- IV – a coordenação da execução dos programas e projetos de interesse metropolitano;
- V – a concessão, permissão e autorização dos serviços comuns de interesse metropolitano e a fixação das respectivas tarifas;
- VI – a organização do sistema da Região Metropolitana da Grande São Paulo;
- VII – o estabelecimento de normas gerais sobre a execução dos serviços comuns de interesse metropolitano e o seu cumprimento e controle; e
- VIII – a declaração e reserva de áreas de interesse metropolitano, bem assim o estabelecimento de limitações administrativas sobre essas áreas, de conformidade com as normas reguladoras do uso do solo metropolitano.

Art. 4º Considerar-se-ão participantes da execução do planejamento integrado e dos serviços comuns de interesse metropolitano os Municípios da Região Metropolitana da Grande São Paulo que se vincularem às disposições constantes desta Lei Complementar, especialmente as dos §§ 2º e 3º deste artigo e cujos representantes assinem o protocolo de participação, em reunião do Conselho Consultivo Metropolitano de Desenvolvimento Integrado a que se refere o artigo 6º.

§ 1º Os Municípios da Região Metropolitana da Grande São Paulo, que participarem da execução do planejamento integrado e dos serviços comuns de interesse metropolitano, terão preferência para a obtenção de recursos estaduais, inclusive sob forma de financiamento, e de garantias para operações de crédito.

§ 2º Os serviços ou suas etapas e parcelas, já implantados ou em fase de implantação, concedidos ou não, que venham sendo executados pelos municípios integrantes da Região Metropolitana da Grande São Paulo e que passaram a ser considerados serviços comuns de interesse metropolitano, continuarão sob sua responsabilidade, cabendo ao Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN, no prazo de 2 (dois) anos, a partir da publicação desta Lei Complementar, promover-lhes a reorganização e, se necessário, a unificação, observado o disposto no artigo 9º.

§ 3º As etapas ou parcelas dos serviços comuns de interesse metropolitano que possam ser executadas pelo município, sem prejuízo do planejamento e da execução global dos serviços deverão, preferencialmente, ficar sob a responsabilidade executiva dos municípios que integram a Região Metropolitana da Grande São Paulo.

Art. 5º Os serviços comuns de interesse metropolitano serão executados por entidades ou órgãos federais, estaduais e municipais e por empresas de âmbito metropolitano, podendo também ser objeto de concessão, permissão, autorização ou convênio.

Parágrafo único. As entidades executoras dos serviços comuns de interesse metropolitano deverão associar-se, sempre que possível, mediante convênio, objetivando a unificação desses serviços.

Art. 6º Ficam criados, na Região Metropolitana da Grande São Paulo:

- I – o Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN; e
- II – o Conselho Consultivo Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo – CONSULTI.

Art. 7º Compete ao Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN:

- I – promover a elaboração e a permanente atualização do Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo;
- II – coordenar, acompanhar e controlar a execução do plano a que se refere o artigo anterior, promovendo as medidas necessárias ao seu cumprimento;
- III – programar os serviços comuns de interesse metropolitano e disciplinar a aplicação dos recursos que lhe sejam destinados;
- IV – promover a elaboração de normas gerais referentes à execução de serviços comuns de interesse metropolitano;
- V – coordenar o planejamento relativo aos investimentos setoriais, de órgãos e entidades, que se destinarem à Região Metropolitana da Grande São Paulo ou que a ela interessem direta ou indiretamente, mediante:
 - a. a análise de programas e projetos setoriais;
 - b. a análise de propostas orçamentárias e planos de aplicação setorial;
 - c. a definição de prioridades para o fim da obtenção de financiamento perante entidades públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou internacionais, com a expedição do competente certificado para os fins do disposto no artigo 8º;
 - d. o acompanhamento, a atualização e o controle da execução de programas e projetos.
- VI – promover as medidas necessárias à unificação da execução dos serviços comuns de interesse metropolitano;
- VII – opinar e decidir sobre as questões que lhe sejam submetidas pelo CONSULTI;
- VIII – fiscalizar as concessões, autorizações e permissões de serviços comuns de interesse metropolitano e propor a fixação das tarifas a eles relativas;

- IX – prestar assistência técnica, para efeito da aplicação desta Lei Complementar, aos municípios integrantes da Região Metropolitana da Grande São Paulo;
- X – propor as desapropriações e a constituição de servidões necessárias aos serviços comuns de interesse metropolitano;
- XI – gerir os recursos financeiros que lhe sejam destinados;
- XII – elaborar o seu Regimento Interno;
- XIII – promover, por intermédio das entidades competentes, a execução dos serviços, obras e atividades locais, decorrentes do planejamento integrado da região metropolitana, quando for o caso.

§ 1º Quaisquer projetos de alteração das normas gerais referentes à execução de serviços comuns de interesse metropolitano deverão ser submetidos à apreciação do CODEGRAN, que os encaminhará à consideração do Governador.

§ 2º Os projetos em fase de estudo, programação ou execução, para que sejam declarados de interesse metropolitano, deverão subordinar-se às diretrizes e normas estabelecidas pelo CODEGRAN.

Art. 8º Os órgãos ou entidades da Administração Estadual não iniciarão, nem darão seguimento a qualquer solicitação ou negociação de auxílio financeiro, empréstimo, financiamento ou ainda de prestação de serviços por entidades públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou internacionais, relacionados com investimentos na Região Metropolitana da Grande São Paulo, ou que a ela interessem direta ou indiretamente, sem que o CODEGRAN certifique estarem os projetos em conformidade com as diretrizes de interesse metropolitano.

Parágrafo único. Compete ao CODEGRAN estabelecer as normas a serem observadas para aplicação do disposto neste artigo, e expedir instruções provisórias enquanto não for aprovado o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo.

Art. 9º As etapas e parcelas dos serviços comuns de interesse metropolitano, que sendo essenciais ao desenvolvimento socioeconômico da região metropolitana exijam tratamento integrado e execução coordenada a nível regional, serão determinadas pelo Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN.

Parágrafo único. A execução, por empresas concessionárias, autorizadas, permissionárias ou contratadas, de serviços comuns de interesse metropolitano, mesmo que não unificados, fica sujeita às condições e normas gerais expedidas pelo Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN.

Art. 10. O Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN, integrado na estrutura da Secretaria de Economia e Planejamento, compor-se-á de 5 (cinco) membros, a saber:

- I – Secretário de Economia e Planejamento, na qualidade de Presidente nato;
- II – Secretário dos Serviços e Obras Públicas;
- III – Secretário dos Transportes;
- IV – representante do Município da Capital;
- V – representante dos demais municípios integrantes da Região Metropolitana da Grande São Paulo.

§ 1º O representante do Município da Capital será nomeado pelo Governador, mediante indicação, em lista tríplice, feita pelo Prefeito.

§ 2º Os demais municípios escolherão seu representante, para nomeação do Governador, pela forma que for estabelecida no regimento interno do CONSULTI.

Art. 11. Dentro de 30 (trinta) dias contados da vigência desta Lei Complementar, será expedido, por decreto, o regulamento do Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN.

Art. 12. Compete ao Conselho Consultivo da Região Metropolitana da Grande São Paulo – CONSULTI:

- I – opinar, por solicitação do CODEGRAN, sobre questões de interesse da Região Metropolitana da Grande São Paulo; e

II – sugerir ao CODEGRAN a elaboração de planos regionais e a adoção de providências relativas à execução dos serviços da Região Metropolitana da Grande São Paulo.

Parágrafo único. O CONSULTI elaborará o seu regimento interno dentro de 30 (trinta) dias a partir da publicação desta Lei Complementar.

Art. 13. O Conselho Consultivo da Região Metropolitana da Grande São Paulo – CONSULTI, integrado na estrutura da Secretaria da Economia e Planejamento, será constituído de 1 (um) representante de cada município da Região Metropolitana da Grande São Paulo e presidido pelo Presidente do Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN.

Art. 14. Fica o Poder Executivo autorizado a constituir sociedade por ações, sob a denominação de Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMLPLASA, vinculada à Secretaria da Economia e Planejamento.

Parágrafo único. A sociedade, cujo prazo de duração será indeterminado, terá sede e foro na Capital de São Paulo.

Art. 15. A sociedade terá por objetivo a realização de serviços necessários ao planejamento, programação, coordenação e controle da execução dos serviços comuns de interesse metropolitano.

Art. 16. A sociedade poderá celebrar convênios ou contratos com pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, bem assim promover as desapropriações de imóveis, previamente declarados de utilidade pública, necessárias aos serviços comuns de interesse metropolitano.

Art. 17. O capital da sociedade será dividido em ações ordinárias nominativas, de valor unitário de Cr\$ 1,00 (um cruzeiro).

§ 1º O Governo do Estado manterá, sempre, a maioria absoluta das ações.

§ 2º Poderão participar do capital social da sociedade pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, observado sempre o disposto no parágrafo anterior.

Art. 18. As ações que o Governo do Estado subscrever, na constituição da sociedade ou na elevação de seu capital serão integralizadas:

I – mediante a incorporação de parte do patrimônio sob a administração da Secretaria de Economia e Planejamento, que esteja sendo utilizada pelo Grupo Executivo da Grande São Paulo – GEGRAN, de conformidade com os registros da Contadoria-Geral do Estado; e

II – em dinheiro.

Art. 19. O regime jurídico dos empregados da sociedade será obrigatoriamente o da legislação trabalhista.

§ 1º Aos empregados contratados sob o regime de legislação trabalhista fica expressamente vedada a aplicação dos preceitos das leis estaduais que concedem a complementação, pelo Estado, de aposentadoria, pensões ou quaisquer outras vantagens.

§ 2º Os empregados da sociedade serão obrigatoriamente contratados mediante processo de seleção apropriado, na forma prevista em regulamento interno.

Art. 20. Por solicitação da sociedade, poderão ser colocados à sua disposição servidores da Administração Pública, Direta ou Indireta, sempre com prejuízo dos vencimentos de seus cargos ou funções.

Art. 21. Respeitados os preceitos da legislação aplicável, a sociedade exercerá poder disciplinar sobre o pessoal posto à sua disposição, cabendo-lhe, inclusive, a prática dos atos pertinentes à sua situação funcional.

Art. 22. Fica instituído o Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento, com a finalidade de financiar e investir em projetos de interesse metropolitano.

§ 1º O Fundo de que trata este artigo será administrado, quanto ao aspecto financeiro, por instituição do sistema de crédito do Estado, designada pela Junta de Coordenação Financeira.

§ 2º A Aplicação dos recursos do Fundo será supervisionada por um Conselho de Orientação, assim constituído:

1. Secretário de Economia e Planejamento, que será seu Presidente nato;
2. Secretário dos Serviços e Obras Públicas;
3. Secretário dos Transportes;
4. Representante da Junta de Coordenação Financeira;
5. Diretor-Presidente da instituição de crédito designada;
6. Representante da Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EEMPLASA.

§ 3º Constituirão recursos do Fundo:

1. as dotações orçamentárias que lhe forem atribuídas;
2. as transferências da União e dos Municípios integrantes da Região Metropolitana da Grande São Paulo, destinadas à execução dos serviços comuns;
3. o produto de operações de crédito;
4. as rendas provenientes da aplicação de seus recursos;
5. os financiamentos para operações de repasse;
6. recursos eventuais.

§ 4º Poderão ser oferecidos, em garantia de operações de crédito, até o limite de 50% (cinquenta por cento) do seu total, os bens e direitos integrantes do patrimônio do Fundo e destinados às suas finalidades.

§ 5º O Conselho de Orientação será regulamentado por decreto.

Art. 23. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir, na Secretaria da Fazenda, crédito especial no valor de Cr\$ 2.000.000,00 (dois milhões de cruzeiros) para atender às despesas decorrentes da instalação do Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN, do Conselho Consultivo Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo – CONSULTI e da Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EEMPLASA.

Parágrafo único. O valor do crédito especial de que trata este artigo será coberto com o produto de operações de crédito que a Secretaria da Fazenda está autorizada a realizar, nos termos da legislação em vigor.

Art. 24. Para atender às despesas de integralização, em dinheiro, de ações do capital da Empresa Metropolitana da Grande São Paulo S/A. – EEMPLASA, fica o Poder Executivo autorizado a abrir, na Secretaria da Fazenda, crédito especial no valor de Cr\$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil cruzeiros).

Parágrafo único. O valor do crédito especial e que trata este artigo será coberto com o produto de operações de crédito que a Secretaria da Fazenda está autorizada a realizar, nos termos da legislação em vigor.

Art. 25. Esta Lei Complementar entrará em vigor na data de sua publicação.

Lauda Natel – Governador do Estado.

Notas sobre a Lei Complementar n. 94/74

[1] *Vide* Lei Complementar Federal n. 14, de 8 de junho de 1973, à pág. 40.

[2] Posteriormente, foram integradas na Região Metropolitana de São Paulo, a área territorial do município de Vargem Grande Paulista, através da Lei Complementar Estadual n. 332, de 21 de novembro de 1983; bem como, pelo desmembramento do município de Itapeverica da Serra, o novo município de São Lourenço da Serra, criado pela Lei Estadual n. 7.664, de 30 de dezembro de 1991.

DECRETO N. 7.116, DE 25 DE NOVEMBRO DE 1975

ALTERA DISPOSITIVOS DAS NORMAS E DIRETRIZES PARA OS SERVIÇOS DE TRANSPORTES COLETIVOS INTERMUNICIPAIS DE PASSAGEIROS

Paulo Egydio Martins, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Os §§ 1º e 2º do artigo 13 das Normas e Diretrizes para os Serviços de Transportes Coletivos Intermunicipais de Passageiros no Estado de São Paulo, aprovados pelo Decreto n. 36.780, de 17 de junho de 1960, passam a vigorar com a seguinte redação:

“§ 1º As tarifas vigorarão a partir das datas fixadas pelo DER, através de publicação, e serão revistas de ofício uma vez por ano, ou quando a pedido do interessado, ou, ainda a Juízo do órgão competente, se houver alteração dos elementos que influem na sua fixação.

§ 2º As tarifas não poderão ser iguais ou inferiores às municipais quando houver coincidência de itinerário em mais de metade do percurso, exceto para os fins de integração física e tarifária com linhas municipais, com autorização do DER”.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Paulo Egydio Martins – Governador do Estado.

PORTARIA SUP/DER N. 144, DE 26 DE NOVEMBRO DE 1975

AUTORIZA A CELEBRAÇÃO DE CONVÊNIOS VISANDO A INTEGRAÇÃO FÍSICA E TARIFÁRIA DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES

O Superintendente do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições, resolve:

Art. 1º As permissionárias de serviços de transporte coletivo intermunicipal de passageiros ficam autorizadas a celebrar compromissos com a Companhia do Metropolitano de São Paulo, visando a integração física e tarifária dos sistemas de transportes intermunicipais e municipais.

Art. 2º Fica autorizada a fiscalização por agentes credenciados da Companhia do Metropolitano de São Paulo nos veículos das permissionárias, no que se refere a vendas e aceitação de bilhetes do Metrô.

Art. 3º Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial do Estado.^[1]



Nota sobre a Portaria SUP/DER n. 144/75

[1] Publicada no Diário Oficial do Estado, em 27 de novembro de 1975.

DELIBERAÇÃO CODEGRAN N. 5, DE 5 DE JULHO DE 1976

DEFINE ETAPAS E PARCELAS DOS SERVIÇOS COMUNS DE INTERESSE METROPOLITANO

O Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN, no uso das atribuições que lhe confere a Lei Complementar Estadual n. 94, de 29 de maio de 1974,^[1] delibera:

Art. 1º Definir de interesse metropolitano as seguintes etapas e parcelas de cada um dos serviços comuns aos Municípios que integram a Região Metropolitana da Grande São Paulo, que sendo essenciais ao desenvolvimento socioeconômico desta estão a exigir tratamento integrado e execução coordenada a nível regional:

1. Planejamento Integrado do Desenvolvimento Econômico e Social:
 - 1.1. Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado (atualização);
 - 1.2. Sistema Cartográfico Metropolitano (seqüência e atualização);
 - 1.3. Sistema de Informação para o Planejamento (seqüência);
 - 1.4. Cadastro Técnico Municipal (organização e adequação para todos os Municípios da Região Metropolitana);
 - 1.5. Planos Diretores de Desenvolvimento Integrado dos Municípios da Região Metropolitana (elaboração, atualização e adequação ao Planejamento Metropolitano).
2. Saneamento Básico:
 - 2.1. Abastecimento de água;
 - 2.2. Esgotos: coleta, tratamento e destinação final;
 - 2.3. Resíduos sólidos: coleta e destino final.
3. Uso do Solo Metropolitano:
 - 3.1. Definição e regulamentação, mediante legislação, macrozoneamento e outras medidas técnicas do uso do solo metropolitano.
4. Transportes e Sistema Viário:
 - 4.1. Sistema de Transportes de massa eletrificados (Subúrbio – FEPASA – RFFSA, Metrô, Trolebus);
 - 4.2. Sistema de transportes públicos sobre pneus;
 - 4.3. Conexões intermodais de transportes, tais como: estacionamentos, terminais e outras;
 - 4.4. Infra-estrutura viária expressa e as de articulação com os sistemas viário federal, estadual e municipal;
 - 4.5. Corredores Metropolitanos;
 - 4.6. Sistema de estradas locais (vicinais) para incentivar, através da melhoria do sistema de transportes (passageiros e cargas), o desenvolvimento leste-oeste.

Art. 2º Esta Deliberação entrará em vigor na data de sua publicação.

Paulo Egydio Martins – Governador do Estado.

[1] Vide Lei Complementar Estadual n. 94, de 29 de maio de 1974, à pág. 293.

LEI COMPLEMENTAR N. 144, DE 22 DE SETEMBRO DE 1976

DÁ NOVA REDAÇÃO AO § 1º DO ARTIGO 7º; AO ARTIGO 8º MANTIDO SEU PARÁGRAFO ÚNICO; AO ARTIGO 10 E SEUS INCISOS E PARÁGRAFOS; AO ARTIGO 13; AO *CAPUT* DO ARTIGO 22 E AO SEU § 2º, TODOS DA LEI COMPLEMENTAR N. 94, DE 29 DE MAIO DE 1974,^[1] E ACRESCENTA NOVAS DISPOSIÇÕES À MESMA LEI

O Governador do Estado de São Paulo,
Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º O § 1º do artigo 8º, mantido seu parágrafo único; o artigo 10, com seus incisos e parágrafos; o artigo 13; o *caput* do artigo 22 e seu § 2º todos da Lei Complementar n. 94, de 29 de maio de 1974, ficam assim redigidos:

“Art. 7º
.....

§ 1º Quaisquer projetos de alteração das normas gerais referentes à execução de serviços comuns de interesse metropolitano deverão ser submetidos à apreciação do CODEGRAN”.

“Art. 8º Os órgãos ou entidades da Administração Estadual não iniciarão, nem darão seguimento a qualquer solicitação ou negociação de auxílio financeiro, empréstimo, financiamento ou, ainda, de prestação de serviços por entidades públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou internacionais, relacionadas com investimentos na Região Metropolitana da Grande São Paulo, ou que a ela interessem direta ou indiretamente, sem que a Secretaria dos Negócios Metropolitanos certifique estarem os projetos em conformidade com o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo – PMDI, e demais diretrizes estabelecidas pelo CODEGRAN”.

“Art. 10. O Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN, integrado no Sistema de Planejamento e Administração Metropolitana, será presidido pelo Governador do Estado e terá ainda outros 5 (cinco) membros de reconhecida capacidade técnica ou administrativa todos por ele nomeados a um dos quais caberá a função de Secretário-Geral.

§ 1º O Secretário dos Negócios Metropolitanos será o Secretário-Geral do Conselho e substituirá o Presidente em casos de ausência ou impedimento.

§ 2º Dos membros do CODEGRAN, um será representante do Município da Capital e outro representará os demais Municípios integrantes da Região Metropolitana da Grande São Paulo.

§ 3º O representante do Município da Capital será escolhido dentre os nomes que figurem em lista tríplice, apresentada pelo Prefeito, e os demais Municípios integrantes da Região Metropolitana, mediante indicação do Conselho Constitutivo Metropolitano de Desenvolvimento Integrado – CONSULTI, pela forma que seu regimento dispuser.

§ 4º Participarão das reuniões do CODEGRAN, sem direito a voto, o Presidente da Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo – EMLASA e os representantes das Sub-Regiões Norte, Sul, Leste e Oeste, escolhido cada um deles em reunião do CONSULTI, pelos Municípios que as integram.

§ 5º Para efeito do disposto no parágrafo anterior, ficam assim constituídas as Sub-Regiões:

- a. Sub-Região Norte – integrada pelos Municípios de Arujá, Caieiras, Cajamar, Francisco Morato, Franco da Rocha, Guarulhos, Mairiporã e Santa Isabel;
- b. Sub-Região Leste – integrada pelos Municípios de Biritiba-Mirim, Ferraz de Vasconcelos, Guararema, Itaquaquecetuba, Mogi da Cruzes, Poá, Salesópolis e Suzano;
- c. Sub-Região Sul – integrada pelos Municípios de Diadema, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul;

d. Sub-Região Oeste – integrada pelos Municípios de Barueri, Carapicuíba, Cotia, Embu, Embu-Guaçu, Itapeverica da Serra, Itapevi, Jandira, Jiquitiba, Osasco, Pirapora do Bom Jesus, Santana do Parnaíba e Taboão da Serra.

§ 6º A critério do Presidente do CODEGRAN e mediante sua solicitação, poderão, também, participar das reuniões do Conselho, sem direito a voto, Secretários de Estado, Diretores e representantes de órgãos ou entidades da União, do Estado e dos Municípios, bem como de entidades de direito privado, cuja atuação interesse, direta ou indiretamente, à Região Metropolitana da Grande São Paulo”.

“Art. 13. O Conselho Consultivo da Região Metropolitana da Grande São Paulo – CONSULTI, integrado no Sistema de Planejamento e Administração Metropolitana, será constituído de 1 (um) representante de cada Município da Região Metropolitana da Grande São Paulo e presidido pelo Presidente do Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN.

Parágrafo único. O Secretário dos Negócios Metropolitanos será o Secretário-Geral do CONSULTI e substituirá o Presidente nas suas ausências ou impedimentos”.

“Art. 22. Fica instituído o Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI, com a finalidade de financiar e investir em projetos de interesse metropolitano, podendo a critério do Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN, realizar aplicações não reembolsáveis.

.....

 § 2º A aplicação de recursos do FUMEFI será supervisionada por um Conselho de Orientação, presidido pelo Secretário dos Negócios Metropolitanos e composto de mais 6 (seis) membros dos quais 3 (três) serão livremente nomeados pelo Governador do Estado, representando, os demais, a Junta de Coordenação Financeira, a instituição de crédito designada e a Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMPLASA”.

Art. 2º As atividades executivas do Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN, e do Conselho Consultivo Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo – CONSULTI, serão exercidas por intermédio da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, que lhes dará suporte administrativo e proporcionará informações, pareceres, projetos e outros trabalhos técnicos necessários ao desempenho de suas atribuições.

Art. 3º Fica acrescentado ao artigo 2º da Lei Complementar n. 94, de 29 de maio de 1974, o seguinte parágrafo:

“Parágrafo único. Os serviços a que se refere este artigo são considerados de relevante interesse social”.

Art. 4º A Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMPLASA, fica vinculada à Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Art. 5º Esta Lei Complementar entrará em vigor na data de sua publicação.

Paulo Egydio Martins – Governador do Estado.

Nota sobre a Lei Complementar n. 144/76

[1] Vide Lei Complementar Estadual n. 94, de 29 de maio de 1974, à pág. 293.

LEI N. 1.481, DE 1º DE DEZEMBRO DE 1977

DISPÕE SOBRE A FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA DAS ENTIDADES PÚBLICAS COM PERSONALIDADE JURÍDICA DE DIREITO PRIVADO

A Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo decreta e eu, *Natal Gale*, na qualidade de seu Presidente, promulgo, nos termos do § 4º do artigo 26 da Constituição do Estado (Emenda Constitucional n. 2, de 30 de outubro de 1969), a seguinte Lei:

Art. 1º As entidades públicas com personalidade jurídica de direito privado, cujo capital pertença, exclusiva ou majoritariamente ao Estado ou a qualquer entidade da sua Administração Indireta, ficam submetidas à fiscalização financeira do Tribunal de Contas.

§ 1º A fiscalização prevista neste artigo respeitará as peculiaridades de funcionamento da entidade, limitando-se a verificar a exatidão das contas e a legitimidade dos atos.

§ 2º Às fundações constituídas ou mantidas pelo Estado, aplicar-se-á, no que couber, o disposto nesta Lei.

Art. 2º No julgamento das contas, o Tribunal de Contas tomará por base o relatório anual, os balanços, os certificados de auditoria, os pareceres e as informações dos órgãos técnicos da entidade.

Art. 3º Constatadas irregularidades, o Tribunal de Contas poderá realizar inspeção na entidade.

Art. 4º O Tribunal de Contas enviará relatório de suas atividades fiscalizadoras à Assembléia Legislativa, do qual constará, obrigatoriamente, cópia dos documentos informativos das entidades.

§ 1º A Assembléia Legislativa, por deliberação do Plenário, poderá pedir novos esclarecimentos às entidades e ao Tribunal de Contas.

§ 2º Os esclarecimentos solicitados na forma do parágrafo anterior deverão ser apresentados no prazo de 30 (trinta) dias do seu recebimento.

Art. 5º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Natal Gale – Presidente da Assembléia Legislativa.

LEI N. 1.489, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1977

DISPÕE SOBRE A FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA DO ESTADO

O Governador do Estado de São Paulo,
Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º A Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo exercerá a fiscalização financeira e orçamentária do Estado, mediante o controle externo com o auxílio do Tribunal de Contas, na forma do disposto no artigo 87, § 1º, da Constituição Estadual.

Art. 2º A Assembléia Legislativa, mediante deliberação do Plenário e por iniciativa de suas Comissões Técnicas Permanentes, poderá requisitar do Tribunal de Contas:

- I – informações sobre as contas da Administração Direta e Indireta, sujeitas ao seu julgamento;
- II – cópias de relatórios de inspeções realizadas e respectivas decisões do Tribunal;
- III – balanço das entidades da Administração Indireta, sujeitos à apreciação do Tribunal;

IV – inspeção para apurar irregularidades ocorridas em órgãos da Administração Direta ou Indireta que tenham suas contas sujeitas ao julgamento do Tribunal.

Parágrafo único. As informações de que trata este artigo deverão ser prestadas dentro de 60 (sessenta) dias e a inspeção deverá ser realizada no prazo de 90 (noventa) dias, salvo prorrogação, por igual período, que haja sido solicitada, previamente, pelo Tribunal de Contas.

Art. 3º O pedido de informações, a inspeção, a diligência ou a investigação que envolverem ato ou despesa de natureza reservada, confidencial ou secreta serão efetivados com a observância dessa classificação.

Parágrafo único. A não observância do disposto neste artigo implica na responsabilidade do infrator, a qual será apurada na forma da lei.

Art. 4º No exercício de suas atribuições, o Tribunal de Contas, quando julgar necessário, representará à Assembléia Legislativa sobre irregularidades ou abusos por ele verificados, com indicação dos responsáveis.

§ 1º Na hipótese da aplicação de sanções pelo Tribunal de Contas, nos casos em que julgar desnecessária a representação, estará a Corte obrigada a dar ciência à Assembléia Legislativa, para conhecimento da comissão técnica respectiva.

§ 2º Recebida a representação de que trata este artigo, o Presidente da Assembléia a distribuirá à Comissão Técnica competente, para as providências que julgar convenientes propor à decisão do Plenário.

Art. 5º Os processos de tomada de contas serão julgados pelo Tribunal de Contas, no prazo de 6 (seis) meses, a contar do seu recebimento, salvo situações excepcionais, reconhecidas pelo Plenário da Corte ou de suas Câmaras, conforme o caso.

Art. 6º (Vetado).

§ 1º (Vetado).

§ 2º (Vetado).

§ 3º (Vetado).

Art. 7º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Paulo Egydio Martins – Governador do Estado.

LEI N. 1.492, DE 13 DE DEZEMBRO DE 1977

ESTABELECE O SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTES URBANOS E AUTORIZA A CRIAÇÃO DA EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO S/A. – EMTU/SP, E DAS OUTRAS PROVIDÊNCIAS CORRELATAS

O Governador do Estado de São Paulo,
Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º O Sistema Metropolitano de Transportes Urbanos da Região Metropolitana da Grande São Paulo, como componente do Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, integrado no Plano Nacional de Viação, nos termos da Lei Federal n. 6.261, de 14 de novembro de 1975,^[1] compreende as etapas e parcelas dos serviços de transportes determinadas como de interesse metropolitano pelo Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN, na forma do que dispõe o artigo 9º da Lei Complementar n. 94, de 29 de maio de 1974,^[2] abrangendo especialmente:^[3]

- I – a infra-estrutura viária expressa e as de articulação com os sistemas viários federal, estadual e municipal;
- II – os sistemas de transportes públicos sobre trilhos (metrô, ferrovias de subúrbios e outros), sobre pneus, hidroviário e de pedestres, operados nas áreas urbanas;
- III – as conexões intermodais de transportes, tais como estacionamentos, terminais e outras;
- IV – a estrutura operacional, como tal definido o conjunto de atividades e meios estatais de administração, compreendendo a regulamentação, o controle e a fiscalização direta dos transportes, nas conexões intermodais e nas infra-estruturas viárias, de modo a possibilitar o seu uso adequado.

Parágrafo único. As etapas e parcelas do Sistema Metropolitano de Transportes Urbanos, a que se referem os incisos II e III deste artigo, destinada ao transporte de passageiros, constituem o Sistema Metropolitano de Transportes Públicos de Passageiros da Região Metropolitana da Grande São Paulo.

Art. 2º Integram o Sistema Metropolitano de Transportes Urbanos da Região Metropolitana da Grande São Paulo:

- I – as unidades que compõem o Sistema de Planejamento e Administração Metropolitana;
- II – a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, cujas atribuições são estabelecidas nesta Lei;
- III – as empresas e os órgãos executores dos serviços compreendidos no Sistema;
- IV – outros órgãos e entidades responsáveis pela implementação de projetos de transportes urbanos.

Art. 3º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, vinculada ao Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN, sociedade por ações, sob a denominação de Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP.

Parágrafo único. A sociedade, cujo prazo de duração será indeterminado, terá sede e foro na Capital do Estado de São Paulo, podendo abrir filiais e escritórios em qualquer ponto da Região Metropolitana da Grande São Paulo.

Art. 4º A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, concessionária exclusiva dos serviços indicados no parágrafo único do artigo 1º desta Lei, tem por finalidade promover a efetivação das diretrizes, condições e normas gerais aprovadas pelo Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN e relativas ao Sistema Metropolitano de Transportes Públicos de Passageiros da Região Metropolitana da Grande São Paulo, competindo-lhe especialmente:

- I – realizar o planejamento dos serviços compreendidos no Sistema Metropolitano de Transportes Públicos de Passageiros;
- II – promover e coordenar a operação, a implementação, a administração e a expansão dos serviços e dos planos do Sistema Metropolitano de Transporte Público de Passageiros;
- III – promover, com exclusividade, a distribuição de recursos captados através do Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI para aplicação no Sistema Metropolitano de Transportes Públicos de Passageiros, acompanhando e fiscalizando sua aplicação, observado o disposto no artigo 8º da Lei Complementar n. 94, de 29 de maio de 1974;^[4]
- IV – opinar quanto à viabilidade e à prioridade técnica, econômica e financeira dos projetos do Sistema Metropolitano de Transportes Públicos de Passageiros;
- V – outorgar permissões e autorizações referentes aos serviços do Sistema Metropolitano de Transportes Públicos de Passageiros, exercendo o seu controle e fiscalização;
- VI – coordenar, supervisionar e fiscalizar as operações das empresas permissionárias dos serviços relativos ao Sistema Metropolitano de Transportes Públicos de Passageiros;
- VII – propor ao Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN a política tarifária relativa aos serviços compreendidos no Sistema Metropolitano de Transportes Públicos de Passageiros e os correspondentes sistemas de arrecadação e controle;

VIII – aplicar penalidades por infrações relativas à prestação de serviços do Sistema Metropolitano de Transportes Públicos de Passageiros;

IX – exercer as demais atividades destinadas à consecução de sua finalidade.

Parágrafo único. A concessão de que trata o *caput* deste artigo será outorgada à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP pelo prazo de 50 (cincoenta) anos, obedecidos os termos e condições previamente aprovados pelo CODEGRAN e o disposto nos §§ 2º e 3º do artigo 4º da Lei Complementar n. 94, de 29 de maio de 1974.

Art. 5º O Capital da sociedade será dividido por ações ordinárias, nominativas, do valor unitário de Cr\$ 1,00 (um cruzeiro), subscritas em dinheiro, ou em bens e direitos, pelo Estado, que será sempre acionista majoritário, pela União e pelos Municípios integrantes da Região Metropolitana da Grande São Paulo, bem assim observado o disposto no parágrafo único deste artigo, por entidades das respectivas administrações descentralizadas.

Parágrafo único. Das entidades a que alude este artigo:

1. as que tenham por objetivo a prestação de serviços integrados no Sistema Metropolitano de Transportes Públicos de Passageiros poderão integralizar as ações, que subscreverem, mediante a conferência de ações representativas de seu próprio capital;
2. as que possuam ações representativas do capital de empresas, cujo objetivo seja o da prestação dos serviços referidos no item anterior, poderão integralizar as ações, que subscreverem, com as dessas empresas.

Art. 6º A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP poderá subscrever ações de sociedades das quais o Poder Público tenha o controle acionário e cujas atividades se relacionem com os serviços relativos ao Sistema Metropolitano de Transportes Públicos de Passageiros, celebrar convênios e contratos com pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, bem assim, promover desapropriações, mediante prévia declaração de utilidade pública ou de interesse social, e estabelecer servidões administrativas, mediante prévio ato declaratório.

Art. 7º A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP atuará em toda a Região Metropolitana da Grande São Paulo, de forma integrada com entidades federais, estaduais e municipais, envolvidas na implantação da Política Nacional de Transportes e de Desenvolvimento Urbano.

Art. 8º A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, no exercício da competência definida no inciso V do artigo 4º, deverá observar o disposto nos §§ 2º e 3º do artigo 4º da Lei Complementar n. 94, de 29 de maio de 1974.

Art. 9º Além da Assembléia-Geral, Diretoria e Conselho Fiscal, a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP terá, como órgãos de Administração Superior, o Conselho de Administração, em primeiro nível, e o Conselho Técnico, em segundo nível, cujas atribuições serão fixadas no estatuto social.

§ 1º O estatuto da sociedade disporá sobre o Conselho de Administração, obedecidas as normas dos artigos 140 e 141 da Lei Federal n. 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

§ 2º O Conselho Técnico será constituído pelos Diretores Presidentes das empresas controladas pelo Estado e pelo Município de São Paulo e pelos Diretores ou Superintendentes de órgãos e entidades de sua Administração Direta, integrantes do Sistema Metropolitano de Transportes Urbanos da Região Metropolitana da Grande São Paulo.

Art. 10. Todos os serviços prestados pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP serão remunerados.

Art. 11. O regime jurídico do pessoal da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP será, obrigatoriamente, o da legislação do trabalho.

§ 1º Aos empregados que forem admitidos é vedada a aplicação dos preceitos das leis estaduais que concedem a complementação, pelo Estado, de proventos de aposentadorias, de

pensões ou de quaisquer outras vantagens, devendo os contratos de trabalho consignar essa condição.

§ 2º As admissões de empregados serão feitas, obrigatoriamente, mediante processo de seleção, na forma que for estabelecida em regulamento interno.

Art. 12. Por solicitação da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP poderão ser postos à sua disposição servidores da Administração Pública, centralizada ou descentralizada, sempre com prejuízo dos vencimentos ou salários, mas sem prejuízo dos direitos e demais vantagens correspondentes aos cargos efetivos ou às funções de que sejam titulares.

Art. 13. Para atender às despesas decorrentes da execução desta Lei, fica o Poder Executivo autorizado a abrir, na Secretaria da Fazenda, crédito especial no valor de Cr\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros).

Parágrafo único. O valor do crédito especial de que trata este artigo será coberto com o produto de operações de crédito que a Secretaria da Fazenda fica autorizada a realizar, nos termos da legislação vigente.

Art. 14. Ficam vinculados ao Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI, para aplicação em projetos e programas relacionados com o Sistema Metropolitano de Transportes Públicos de Passageiros, através da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, 75% (setenta e cinco por cento) dos 20% (vinte por cento) da quota do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos – IULCLG que cabe ao Estado e destinada aos Transportes Coletivos, conforme o artigo 4º do Decreto-lei Federal n. 1.420, de 9 de outubro de 1975.

Art. 15. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Paulo Egydio Martins – Governador do Estado.

Notas sobre a Lei n. 1.492/77

[1] *Vide* Lei Federal n. 6.261, de 14 de novembro de 1975, à pág. 45.

[2] *Vide* Lei Complementar Estadual n. 94, de 29 de maio de 1974, à pág. 293.

[3] A Lei Complementar Estadual n. 94, de 29 de maio de 1974, dispõe:

... Art. 2º Reputam-se de interesse metropolitano, os seguintes serviços comuns aos municípios, que integram ou venham a integrar a Região Metropolitana da Grande São Paulo: ...

IV – transportes e sistema viário”; ...

[4] Dispõe o artigo 8º da Lei Complementar Estadual n. 94, de 29 de maio de 1974: “Os órgãos ou entidades da Administração Estadual não iniciarão, nem darão seguimento a qualquer solicitação ou negociação de auxílio financeiro, empréstimo, financiamento ou ainda de prestação de serviços por entidades públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou internacionais, relacionados com investimentos na Região Metropolitana da Grande São Paulo, ou que a ela interessem direta ou indiretamente, sem que o CODEGRAN certifique estarem os projetos em conformidade com as diretrizes de interesse metropolitano”.

**DECRETO N. 10.951,
DE 13 DE DEZEMBRO DE 1977**

REORGANIZA A SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGÓCIOS METROPOLITANOS, DISPÕE SOBRE O SISTEMA DE PLANEJAMENTO E ADMINISTRAÇÃO METROPOLITANA, E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS

Paulo Egydio Martins, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais e nos termos do Ato Institucional n. 8, de 2 de abril de 1969 e do artigo 89 da Lei n. 9.717, de 30 de janeiro de 1967, decreta:

**Título I
Da Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos****Capítulo I
Das Disposições Preliminares**

Art. 1º A Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos passa a ser organizada nos termos deste Decreto.

**Capítulo II
Do Campo Funcional**

Art. 2º Constitui o campo funcional da Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos:

- I – a execução da política do Governo do Estado para a Região Metropolitana da Grande São Paulo;
- II – a organização, coordenação e operação do Sistema de Planejamento e Administração da Região Metropolitana da Grande São Paulo, compreendendo entre outros:
 - a. a realização do planejamento integrado da Região Metropolitana da Grande São Paulo e a proposição de normas para o seu cumprimento e controle;
 - b. a elaboração, execução e fiscalização de programas e projetos dos serviços comuns de interesse metropolitano, harmonizando-os com as diretrizes dos planos de desenvolvimento nacional e estadual;
 - c. a unificação, sempre que possível, dos serviços comuns de interesse metropolitano, observadas deliberações do CODEGRAN;
 - d. a coordenação da execução dos programas e projetos de interesse metropolitano;
 - e. o estabelecimento de normas gerais sobre a execução dos serviços comuns de interesse metropolitano, o seu cumprimento e controle;
 - f. a implantação, execução e fiscalização da política e das normas do uso do solo de competência estadual na área metropolitana, bem como a proposição e aplicação das respectivas normas de planejamento, ordenação e controle;
 - g. a declaração e a reserva de áreas de interesse metropolitano, bem como o estabelecimento de limitações administrativas sobre essas áreas, de conformidade com as normas reguladoras do uso do solo metropolitano;
 - h. a promoção do Sistema Metropolitano de Transportes Urbanos da Região Metropolitana da Grande São Paulo;
 - i. a outorga das concessões, permissões e autorizações dos serviços comuns de interesse metropolitano, sua fiscalização e a proposição das respectivas tarifas nos termos da legislação pertinente;
 - j. o exame e a certificação de estarem os projetos em conformidade com o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado – PMDI e demais diretrizes estabelecidas pelo CODEGRAN, de acordo com a legislação pertinente;
 - l. a promoção do Sistema Cartográfico Metropolitano – SCM e do Sistema de Informações Técnicas para o Planejamento Metropolitano – SIPLAM.

- III – a promoção da articulação, a nível metropolitano, dos Municípios integrantes da Região Metropolitana, dos diversos órgãos e entidades setoriais da União e do Estado e de outras entidades não estatais, visando à conjugação de esforços para o planejamento integrado e à execução dos serviços comuns de interesse metropolitano e demais atividades previstas no inciso anterior;
- IV – a prestação de atendimento aos Municípios integrantes da Região Metropolitana da Grande São Paulo em assuntos de interesse metropolitano.

Capítulo III

Da Estrutura Básica

Art. 3º A Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos compreende:

- I – Administração Centralizada:
 - a. Gabinete do Secretário;
 - b. Secretaria do Conselho Consultivo Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo e do Conselho Deliberativo da Grande São Paulo;
 - c. Assessoria Técnica.
- II – Entidades Descentralizadas:
 - a. Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EEMPLASA.

Capítulo IV

Do Detalhamento da Estrutura Básica

Seção I

Do Gabinete do Secretário

Art. 4º Subordinam-se ao Chefe de Gabinete:

- I – Seção de Expediente;
- II – Seção de Expediente de Imprensa e Divulgação;
- III – Consultoria Jurídica;
- IV – Departamento de Administração;
- V – Comissão Processante Permanente;
- VI – Comissão de Promoção.

Art. 5º O Departamento de Administração compreende:

- I – Diretoria com Seção de Expediente;
- II – Divisão de Pessoal e Atividades Complementares, com:
 - a. Diretoria;
 - b. Seção de Administração de Pessoal;
 - c. Seção de Material e Patrimônio;
 - d. Seção de Comunicações Administrativas, com Setor de Protocolo e Arquivo e Setor de Reprografia;
 - e. Setor de Transportes.
- III – Serviço de Finanças, com:
 - a. Diretoria;
 - b. Seção de Orçamento e Custos;
 - c. Seção de Despesa.

Seção II

Da Secretaria do Conselho Consultivo Metropolitano da Grande São Paulo – CONSULTI e do Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN

Art. 6º A Secretaria do CONSULTI e do CODEGRAN compreende:

- I – Assistência Técnica, com:
 - a. Seção do Protocolo, Arquivo e Atividades Complementares;
 - b. Seção de Expediente.

Seção III

Da Assessoria Técnica

- Art. 7º** A Assessoria Técnica compreende:
- I – Corpo Técnico;
 - II – Grupo de Planejamento Setorial, com:
 - a. Colegiado;
 - b. Equipe Técnica.
 - III – Centro de Informações e Documentação, com:
 - a. Equipe Técnica;
 - b. Seção de Documentação e Biblioteca.
 - IV – Seção de Expedição de Licenças e Certidões;
 - V – Seção de Expediente.

Capítulo V

Das Atribuições

Seção I

Do Gabinete do Secretário

- Art. 8º** Ao Gabinete do Secretário cabe:
- I – examinar e preparar o expediente de Gabinete, encaminhando-o ao Titular da Pasta;
 - II – executar os serviços relacionados com as audiências e representações do Secretário;
 - III – prestar serviços de administração geral para os órgãos da Secretaria;
 - IV – orientar no âmbito da Pasta, os serviços de imprensa e divulgação.
- Art. 9º** A Seção de Expediente do Gabinete tem as seguintes atribuições:
- I – receber, registrar, distribuir e expedir processos e papéis dirigidos ao Secretário e ao seu Gabinete;
 - II – preparar o expediente do Secretário e da Chefia de seu Gabinete;
 - III – controlar o atendimento, pelos órgãos da Secretaria, dos pedidos de informações e de outros expedientes originários dos Poderes Legislativo e Judiciário;
 - IV – acompanhar e prestar informações sobre o andamento de processos e papéis em trânsito no Gabinete do Secretário;
 - V – preparar requisições de passagens e transportes aéreos.
- Art. 10.** A Seção de Expediente de Imprensa e Divulgação tem as seguintes atribuições:
- I – receber, registrar, distribuir e expedir papéis e processos;
 - II – coleccionar diariamente o noticiário de imprensa, que for selecionado pelo Gabinete do Secretário;
 - III – promover os serviços taquigráficos e datilográficos relacionados com matéria de divulgação pela imprensa;
 - IV – executar os serviços de distribuição, aos órgãos de divulgação, de matéria elaborada pelo Gabinete do Secretário.
- Art. 11.** A Consultoria Jurídica é o órgão de execução da advocacia do Estado, no âmbito da Secretaria.
- Art. 12.** Ao Departamento de Administração cabe prestar serviços à Pasta nas áreas de pessoal, finanças e orçamento, material e patrimônio, comunicações administrativas, transportes internos motorizados e atividades complementares.
- Parágrafo único. A Seção de Expediente, da Diretoria do Departamento, tem em sua área de atuação, as atribuições descritas nos incisos I, II e IV do artigo 9º deste Decreto.

Art. 13. A Divisão de Pessoal e Atividades Complementares tem as seguintes atribuições:

I – por meio da Seção de Administração de Pessoal:

- a. registrar e controlar a frequência mensal;
- b. expedir atestados e preparar certidões relacionados com a frequência dos servidores;
- c. apurar o tempo de serviço para todos os efeitos;
- d. preparar os expedientes de concessão de vantagens;
- e. manter o cadastro e prontuário do pessoal, bem como o cadastro de cargos e funções;
- f. registrar os atos relativos à vida funcional dos servidores;
- g. elaborar os Pedidos de Indicação de Candidatos – PIC para fins de nomeação de concursados aprovados;
- h. controlar a lotação, a classificação e o exercício dos servidores;
- i. comunicar à Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo – PRODESP, as alterações cadastrais;
- j. preparar os expedientes relativos à promoção dos funcionários;
- l. elaborar e providenciar a publicação das relações de falecimentos de servidores;
- m. expedir guias para exames de saúde, para fins de nomeações e admissões;
- n. realizar estudos sobre direitos, vantagens e deveres dos servidores;
- o. informar os processos que versem sobre assuntos de pessoal;
- p. preparar atos em decorrência de leis, decretos, regulamentos ou despachos de autoridades superiores;
- q. elaborar apostilas sobre alterações em dados pessoais e funcionais, dos servidores;
- r. preparar títulos de nomeação, admissão e demais formas de provimento;
- s. lavrar contratos individuais de trabalho;
- t. preparar o expediente relativo à posse e à vida funcional dos servidores.

II – por meio da Seção de Administração de Material e Patrimônio:

- a. manter cadastro de fornecedores e de empresas de prestação de serviços;
- b. preparar os expedientes referentes à aquisição de material ou à prestação de serviços;
- c. analisar as propostas de fornecimento e as de prestação de serviços;
- d. elaborar os contratos relativos à compra de materiais ou à contratação de serviços;
- e. controlar o andamento e a conclusão dos serviços contratados;
- f. analisar a composição dos estoques, com o objetivo de verificar sua correspondência às necessidades efetivas da Pasta;
- g. fixar níveis de estoque;
- h. efetuar pedidos de compra para formação ou reposição de seu estoque;
- i. controlar o atendimento, pelos fornecedores, das encomendas efetuadas;
- j. comunicar ao órgão responsável pela encomenda, os atrasos e outras irregularidades cometidas pelos fornecedores;
- l. receber materiais adquiridos de fornecedores ou requisitados ao órgão central, controlando sua qualidade e quantidade;
- m. zelar pela guarda e conservação dos materiais em estoque;
- n. efetuar a entrega dos materiais requisitados;
- o. manter atualizados os registros de entrada e saída de materiais em estoque;
- p. realizar balancetes mensais e inventários do material estocado;
- q. cadastrar e controlar bens móveis e imóveis;
- r. cadastrar e chapear o material permanente e equipamentos recebidos;
- s. registrar a movimentação de bens móveis;
- t. verificar, periodicamente, o estado dos bens móveis, imóveis e equipamentos e solicitar providências para sua manutenção, substituição ou baixa patrimonial;

- u. providenciar o seguro de bens móveis e imóveis e promover outras medidas administrativas necessárias à defesa dos bens patrimoniais;
 - v. providenciar e controlar as locações de imóveis que se fizerem necessárias;
 - x. proceder, periodicamente, ao inventário de todos os bens móveis e equipamentos constantes do cadastro.
- III – por meio da Seção de Comunicações Administrativas:
- a. receber, registrar, classificar, autuar e controlar a distribuição de papéis e processos em geral;
 - b. informar sobre a localização de papéis e processos;
 - c. arquivar papéis e processos;
 - d. expedir certidões de papéis arquivados;
 - e. produzir cópias de documentos em geral;
 - f. imprimir formulários, boletins, circulares e outros;
 - g. zelar pela correta utilização do equipamento;
 - h. arquivar as requisições dos serviços executados;
 - i. expedir processos e papéis em geral;
 - j. receber e expedir malotes, correspondência externa e volumes em geral;
 - l. manter os serviços de recepção e telefonia.
- IV – por meio do Setor de Transportes:
- a. manter o registro dos veículos, segundo a classificação em grupos prevista na legislação pertinente;
 - b. elaborar estudos sobre: alteração das quantidades fixadas; programações anuais de renovação; conveniência de aquisições para complementação da frota ou substituição de veículos; conveniência da locação de veículos e da utilização no serviço público de veículos pertencentes a servidores; distribuição de veículos pelas subfrotas e pelos órgãos detentores, bem como alteração das quantidades distribuídas; distribuição dos veículos oficiais e em convênio, pelos usuários; criação, extinção, instalação e fusão de postos de serviço e oficinas; utilização adequada, guarda e conservação dos veículos oficiais e, se for o caso, em convênio; conveniência de seguro geral; conveniência de recebimento de veículos mediante convênios;
 - c. instruir processos, em especial aqueles relativos à autorização para servidor habilitado dirigir veículos oficiais bem como autorização para servidor usar, em serviço público e mediante remuneração, veículo de sua propriedade;
 - d. manter cadastro dos veículos oficiais, dos veículos dos servidores autorizados à prestação de serviço público mediante retribuição pecuniária, dos veículos locados em caráter não eventual e dos veículos em convênio;
 - e. providenciar o seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres e, se autorizado, o seguro geral;
 - f. guardar os veículos;
 - g. elaborar escalas de serviços;
 - h. promover o emplacamento e o licenciamento dos veículos oficiais;
 - i. executar os serviços de transportes internos;
 - j. realizar o controle de uso e das condições do veículo.

§ 1º O Setor de Protocolo e Arquivo tem as atribuições descritas nas alíneas *a*, *b*, *c* e *d* do inciso III deste artigo.

§ 2º O Setor de Reprografia tem as atribuições descritas nas alíneas *e*, *f*, *g* e *h* do inciso III deste artigo.

Art. 14. O Serviço de Finanças tem as seguintes atribuições:

- I – por meio da Seção de Orçamento e Custos:
 - a. propor normas para a elaboração e execução orçamentária, atendendo àquelas baixadas pelos órgãos centrais;
 - b. coordenar a apresentação das propostas orçamentárias, com base naquelas elaboradas pelas unidades de despesa;
 - c. analisar as propostas orçamentárias elaboradas pelas unidades de despesa;
 - d. processar a distribuição das dotações da unidade orçamentária para as unidades de despesa;
 - e. analisar os custos das unidades de despesa e atender às solicitações dos órgãos centrais sobre a matéria;
 - f. elaborar a proposta orçamentária;
 - g. manter registros necessários à apuração de custos;
 - h. controlar a execução orçamentária segundo as normas estabelecidas.
- II – por meio da Seção de Despesa:
 - a. propor normas relativas à programação financeira, atendendo à orientação dos órgãos centrais;
 - b. elaborar a programação financeira da unidade orçamentária;
 - c. analisar a execução financeira das unidades de despesa;
 - d. emitir empenhos e subempenhos;
 - e. verificar se foram atendidas as exigências legais e regulamentares para que as despesas possam ser empenhadas;
 - f. elaborar a programação financeira das unidades de despesa;
 - g. examinar os documentos comprobatórios da despesa e providenciar os respectivos pagamentos dentro dos prazos estabelecidos, segundo a programação financeira;
 - h. emitir cheques, ordens de pagamento e transferência de fundos e outros tipos de documentos adotados para a realização de pagamentos;
 - i. atender às requisições de recursos financeiros;
 - j. manter registros necessários da demonstração das disponibilidades e outros recursos financeiros utilizados.

Seção II

Da Secretaria do CONSULTI e do CODEGRAN

Art. 15. À Secretaria do CONSULTI e do CODEGRAN cabe exercer as atividades executivas desses Conselhos, provendo o suporte técnico e administrativo necessário ao desempenho de suas atividades.

Art. 16. A Assessoria Técnica tem as seguintes atribuições:

- I – assistir o Secretário-Geral e o Secretário-Executivo dos Conselhos no desempenho de suas atribuições;
- II – por meio da Seção de Protocolo, Arquivo e Atividades Complementares:
 - a. receber, registrar, classificar, atuar e controlar a distribuição de papéis e processos dirigidos aos Conselhos;
 - b. providenciar as publicações das Deliberações dos Conselhos no Diário Oficial do Estado;
 - c. encaminhar e acompanhar as publicações no Diário Oficial do Estado dos atos dos Conselhos;
 - d. organizar e manter o Arquivo dos Conselhos;
 - e. expedir certidões de papéis arquivados;

- f. expedir a correspondência dos Conselhos;
 - g. informar sobre a localização e andamento de processos e papéis nos Conselhos;
 - h. executar outras tarefas e atividades de apoio aos Conselhos.
- III – por meio da Seção de Expediente:
- a. preparar o expediente e a Ordem do Dia das reuniões;
 - b. preparar o expediente do Secretário-Geral e do Secretário-Executivo;
 - c. preparar atos em decorrência das decisões dos Conselhos;
 - d. colher assinaturas nas Deliberações, bem como, nos livros de atas das reuniões;
 - e. preparar a correspondência dos Conselhos;
 - f. executar os serviços datilográficos e taquigráficos relacionados com as reuniões dos Conselhos.

Parágrafo único. A Secretaria do CONSULTI e do CODEGRAN será dirigida pelo Secretário-Executivo de que tratam o § 2º do artigo 53 e o artigo 61 deste Decreto.

Seção III

Da Assessoria Técnica

Art. 17. A Assessoria Técnica, no âmbito da Secretaria, tem as seguintes atribuições:

- I – assessorar o Titular da Pasta na formulação e no controle da execução de planos e programas;
- II – desempenhar as atividades relacionadas com o planejamento dos serviços comuns de interesse metropolitano, propondo a formulação de estratégias e políticas governamentais;
- III – coletar, analisar dados e manter atividades de informação documentária de uso interno e externo da Secretaria;
- IV – elaborar estudos de caráter técnico sobre assuntos de interesse metropolitano;
- V – acompanhar a elaboração e a implantação de planos, programas e projetos de interesse metropolitano, mantendo um sistema permanente de controle e avaliação dos mesmos;
- VI – informar o Secretário sobre os planos, programas e projetos acompanhados, submetendo-lhe relatórios, análises e proposições;
- VII – executar os atos de aprovação e licenciamento dos projetos definidos no Sistema de Disciplinamento do Uso do Solo para a Proteção aos Mananciais da Grande São Paulo;
- VIII – executar os atos de aprovação, licenciamento e certificação, bem como emitir pareceres técnicos relativos a atividades que dependam por imposição de manifestação da Secretaria.

Art. 18. O Corpo Técnico tem as seguintes atribuições:

- I – realizar estudos para formulação da política e das diretrizes a serem adotadas pela Pasta;
- II – elaborar ou participar da elaboração dos planos e programas da Pasta, bem como acompanhar sua execução;
- III – prestar orientação técnica aos órgãos da Secretaria;
- IV – elaborar despachos, representações, exposições de motivos e outros atos de natureza técnica, em matéria de competência da Assessoria Técnica;
- V – elaborar proposta de um sistema de acompanhamento e avaliação, de forma a garantir a coerência e a continuidade dos objetivos das diferentes unidades da Pasta;
- VI – exercer atividades relacionadas com o atendimento técnico aos Municípios.

Art. 19. O Centro de Informações e Documentação tem as seguintes atribuições:

- I – por meio da Equipe Técnica:
 - a. coletar dados dos órgãos componentes do Sistema de Planejamento e Administração Metropolitana, bem como de outras fontes;

- b. efetuar análises estatísticas ou outros tipos de análises, dos dados coletados;
- c. produzir informações e promover sua divulgação, após apreciação e aprovação do Dirigente da Assessoria Técnica;
- d. coordenar o funcionamento do Subsistema de Dados Estatísticos Metropolitanos de maneira a promover e coordenar o intercâmbio de dados e informações entre os usuários internos e os Subsistemas do Sistema Estadual de Análise de Dados Estatísticos – SEADE, outros contribuintes e usuários; fornecer subsídios ao SEADE para a definição da política estadual de informações; manter estreita articulação com o órgão central do SEADE, bem como com os órgãos da Secretaria e outras entidades envolvidos na operação do Subsistema da Secretaria vinculado ao SEADE.

II – por meio da Seção de Documentação e Biblioteca:

- a. organizar e manter atualizado o registro de livros, documentos técnicos e de legislação;
- b. catalogar, classificar e guardar o acervo da Seção, zelando pela sua conservação;
- c. organizar e manter atualizada a documentação dos trabalhos realizados pela Secretaria;
- d. preparar sumários de revistas e resumos de artigos especializados, para fins de divulgação interna;
- e. divulgar, periodicamente, no âmbito da Secretaria, a bibliografia existente na Seção;
- f. manter serviços de consultas e empréstimos;
- g. manter intercâmbio com outras bibliotecas e centros de documentação para permuta de informações bibliográficas;
- h. propor e providenciar as aquisições, de obras culturais e científicas, periódicos e folhetos de interesse da Secretaria;
- i. manter a reserva técnica da Secretaria.

Art. 20. A Seção de Expedição de Licenças e Certidões tem as seguintes atribuições:

- I – promover a instrução e a tramitação de processos relativos a atividades que dependem, por imposição legal, de aprovação, licenciamento, parecer ou certidão, da Secretaria, bem como, preparar os expedientes relativos a esses atos;
- II – promover a instrução e a tramitação de processos sobre fiscalização, aplicação de penalidades e recursos, em matérias referidas no inciso anterior;
- III – atender ao público para prestar informações e orientação a respeito dos procedimentos administrativos e da tramitação dos respectivos processos, para obtenção de aprovação, licenciamento, pareceres e certidões de que trata o inciso I.

Art. 21. A Seção de Expediente tem as seguintes atribuições:

- I – receber, registrar, classificar e controlar a distribuição de papéis e processos da Assessoria Técnica;
- II – preparar o expediente da Assessoria Técnica;
- III – informar sobre a localização de processos e papéis transitados pela Assessoria Técnica;
- IV – organizar e manter arquivo da Assessoria Técnica.

Seção IV

Dos Órgãos dos Sistemas de Administração-Geral

Art. 22. O Serviço de Finanças é órgão setorial do Sistema de Administração Financeira e Orçamentária e presta serviços de órgão subsetorial às unidades de despesa, da unidade orçamentária da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, que não possuírem administração orçamentária e financeira própria.

Art. 23. O Setor de Transportes é órgão setorial do Sistema de Administração dos Transportes Internos Motorizados e presta serviços de órgão subsetorial e detentor às unidades de despesa da unidade orçamentária da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, que não possuírem administração de transportes própria.

Art. 24. As atividades de atendimento aos Municípios em assuntos de interesse metropolitano, serão desenvolvidas, de forma coordenada, pelo Gabinete do Secretário, Secretaria do CONSULTI e do CODEGRAN e Assessoria Técnica.

Capítulo VI **Das Competências**

Seção I

Do Secretário de Estado dos Negócios Metropolitanos

Art. 25. Ao Secretário de Estado dos Negócios Metropolitanos, além de outras atribuições que lhe forem conferidas por lei ou decreto, cabe:

- I – em relação ao Governador e ao próprio cargo:
 - a. assessorar o Governador na execução da política do Estado para a Região Metropolitana;
 - b. propor a política e diretrizes a serem adotadas pela Secretaria;
 - c. exercer a função de Secretário-Geral do CONSULTI e do CODEGRAN, substituindo seu Presidente em caso de ausência ou impedimento;
 - d. expedir Resoluções para o cumprimento das Deliberações do CONSULTI e do CODEGRAN;
 - e. submeter à apreciação do Governador projetos de lei ou decretos;
 - f. referendar os Atos do Governador relativos à área de atuação de sua Pasta;
 - g. manifestar-se sobre assuntos que devam ser submetidos ao Governador;
 - h. propor a divulgação de atos e atividades da Pasta;
 - i. designar os membros das Comissões da Pasta e do Colegiado do Grupo de Planejamento Setorial;
 - j. criar comissões não permanentes;
 - l. comparecer perante a Assembléia Legislativa ou às suas comissões especiais de inquérito para prestar esclarecimentos, espontaneamente ou quando regularmente convocado.
- II – em relação às atividades gerais da Pasta:
 - a. administrar e responder pela execução dos programas da Pasta, de acordo com a política e diretrizes governamentais;
 - b. apresentar relatório anual dos serviços executados pela Secretaria;
 - c. autorizar servidores da Secretaria a conceder entrevistas sobre assuntos de serviço à imprensa e às emissoras de rádio e televisão;
 - d. cumprir e fazer cumprir as leis, regulamentos, decisões e ordens das autoridades superiores;
 - e. delegar atribuições e competências, por ato expresso, aos seus subordinados;
 - f. expedir atos e instruções para a boa execução da Constituição do Estado, das leis e regulamentos, no âmbito da Secretaria;
 - g. decidir sobre as proposições encaminhadas pelos dirigentes dos órgãos subordinados;
 - h. decidir, em grau de recurso, sobre as sanções aplicadas aos infratores do Sistema de Disciplinamento do Uso do Solo para a Proteção aos Mananciais da Região Metropolitana da Grande São Paulo;
 - i. decidir sobre os pedidos formulados em grau de recurso, esgotadas as esferas administrativas inferiores;
 - j. fixar a composição das Equipes Técnicas;
 - l. estimular o desenvolvimento profissional dos servidores da Pasta através da criação ou proposição de instrumentos julgados necessários;

- m. expedir as determinações necessárias para a manutenção da regularidade dos serviços;
 - n. praticar todo e qualquer ato ou exercer quaisquer das atribuições ou competências dos órgãos, autoridades ou funcionários subordinados;
 - o. avocar, de modo geral ou em casos especiais, as atribuições de qualquer servidor, órgão ou autoridade subordinados.
- III – em relação à Administração do Pessoal:
- a. admitir ou autorizar a admissão bem como dispensar servidores, nos termos da legislação pertinente;
 - b. dar posse a funcionários que lhe sejam diretamente subordinados;
 - c. proceder à lotação dos cargos e à distribuição das funções, bem como à classificação e ao remanejamento de pessoal;
 - d. fixar o horário de trabalho dos servidores;
 - e. designar servidor para o exercício de substituição remunerada de cargo ou função que lhe seja imediatamente subordinado;
 - f. aprovar a indicação ou designar substitutos de cargos ou funções de direção das unidades administrativas que lhe sejam imediatamente subordinadas;
 - g. aprovar a indicação ou designar servidor para responder pelo expediente de unidade administrativa que lhe seja diretamente subordinada;
 - h. designar servidor nos termos do artigo 28, da Lei n. 10.168, de 10 de julho de 1968, e conceder a gratificação *pro labore* respectiva;
 - i. promover funcionários;
 - j. decidir, nos casos de absoluta necessidade dos serviços, sobre a impossibilidade de gozo de férias regulamentares relativamente ao servidor diretamente subordinado;
 - l. autorizar, cessar ou prorrogar afastamento a servidor, que lhe seja diretamente subordinado, dentro do País em: missão ou estudo de interesse do serviço público; participação em congressos e outros certames culturais, técnicos ou científicos; participação em provas de competições desportivas, desde que haja requisição da autoridade competente;
 - m. conceder gratificação, a título de representação, a servidores do seu Gabinete;
 - n. conceder e arbitrar ajuda de custos a servidor que, no interesse do serviço, passar a ter exercício em nova sede, em território do Estado, ou que for incumbido de serviço que o obrigue o permanecer fora da sede por mais de 30 (trinta) dias;
 - o. exonerar, a pedido, funcionário ocupante de cargo em comissão;
 - p. ordenar a prisão administrativa de servidor até 90 (noventa) dias e providenciar a realização do processo de tomada de contas;
 - q. aplicar pena de repreensão e suspensão a servidor até 90 (noventa) dias, bem como converter em multa a suspensão aplicada;
 - r. prorrogar a suspensão preventiva de servidor até 90 (noventa) dias;
 - s. determinar a instauração de processo administrativo;
 - t. determinar providências para a instauração de inquérito policial;
 - u. requisitar passagens aéreas para servidor a serviço da Secretaria;
 - v. autorizar pagamento de diárias a servidores.
- IV – em relação à Administração de Material e Patrimônio:
- a. expedir normas para a aplicação das multas a que se refere o artigo 65 e o inciso I do artigo 66 da Lei n. 89, de 27 de dezembro de 1972;
 - b. autorizar a transferência de bens, exceto de imóveis, mesmo para outras Secretarias de Estado;
 - c. autorizar o recebimento de doações de bens móveis.

- V – em relação à Administração Financeira e Orçamentária:
 - a. baixar, no âmbito da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, normas relativas à Administração Financeira e Orçamentária, de acordo com a orientação dos órgãos centrais;
 - b. aprovar as propostas orçamentárias elaboradas pelas unidades orçamentárias competentes;
 - c. submeter à aprovação da autoridade competente a proposta orçamentária da Pasta;
 - d. autorizar, mediante Resolução, a distribuição de recursos orçamentários para as unidades de despesa.
- VI – em relação à Administração de Transportes Internos Motorizados:
 - a. encaminhar proposições aos órgãos centrais relativas à: fixação, alteração e programa anual de renovação da frota, criação e extinção, instalação e fusão de postos e oficinas;
 - b. baixar normas, no âmbito da Secretaria, para frotas, oficinas e garagens.

Seção II

Do Chefe de Gabinete

Art. 26. Ao Chefe de Gabinete, além das competências que lhe forem conferidas por lei ou decreto, em sua área de atuação, compete:

- I – em relação às atividades gerais:
 - a. assistir ao Titular da Pasta no desempenho de suas funções;
 - b. propor ao Secretário o programa de trabalho e as alterações que se fizerem necessárias;
 - c. zelar pelo cumprimento dos prazos fixados para o desenvolvimento dos trabalhos;
 - d. responder conclusivamente às consultas formuladas pelos órgãos da Administração Pública sobre assuntos de sua competência;
 - e. pedir informações a órgãos da Administração Pública.
- II – em relação à Administração do Pessoal:
 - a. propor a admissão, requisição ou nomeação de pessoal;
 - b. admitir e dispensar servidores, nos termos da legislação pertinente;
 - c. autorizar a expedição de Pedidos de Indicação de Candidatos – PIC, para fins de nomeação de concursados aprovados;
 - d. dar posse a funcionários que lhe sejam diretamente subordinados e a nomeados para cargos em comissão das unidades que lhe são subordinadas;
 - e. apresentar estudo relativo aos horários de trabalho dos servidores;
 - f. autorizar horários especiais de trabalho;
 - g. autorizar a inclusão ou exclusão de servidores no Regime de Dedicção Exclusiva, nos termos da legislação pertinente;
 - h. designar servidor para o exercício de substituição remunerada;
 - i. aprovar a indicação ou designar substituto de cargos ou funções de direção, chefia ou encarregatura das unidades administrativas que lhes são subordinadas;
 - j. aprovar a indicação ou designar servidores para responder pelo expediente das unidades administrativas que lhe são subordinadas;
 - l. autorizar ou prorrogar a convocação de servidores para a prestação de serviços extraordinários;
 - m. encaminhar ao Titular da Pasta, propostas de designações de servidores nos termos do artigo 28 da Lei n. 10.168, de 10 de julho de 1968;
 - n. decidir, nos casos de absoluta necessidade dos serviços, sobre a impossibilidade do gozo de férias regulamentares;

- o. autorizar o gozo de férias não usufruídas no exercício correspondente;
 - p. autorizar, cessar ou prorrogar afastamento de servidor para dentro do País e por prazo não superior a 30 (trinta) dias: em missão ou estudo de interesse do serviço público, para participação em congressos e outros certames culturais, técnicos ou científicos; para participação em provas de competições desportivas, desde que haja requisição de autoridade competente;
 - q. autorizar o pagamento de diárias a servidores, até 30 (trinta) dias;
 - r. autorizar o pagamento de transporte a servidor;
 - s. requisitar passagens aéreas até o máximo de 3 (três) por mês para servidor a serviço dentro do País;
 - t. autorizar por Ato específico, as autoridades que lhes são subordinadas a requisitar transporte de pessoal, por conta do Estado, observadas as restrições legais vigentes;
 - u. conceder licença a funcionários para tratar de interesses particulares;
 - v. conceder licença especial a funcionário para frequência a curso de graduação em Administração Pública, da Fundação Getúlio Vargas, ou da Universidade de São Paulo;
 - x. exonerar, a pedido, funcionário efetivo;
 - z. dispensar, a pedido, servidor, observados os termos da legislação pertinente:
 - z.1. determinar a instauração de processo administrativo ou de sindicância;
 - z.2. ordenar a prisão administrativa de servidor, até 60 (sessenta) dias e providenciar a realização do processo de tomada de contas;
 - z.3. ordenar ou prorrogar suspensão preventiva de servidor, até 60 (sessenta) dias;
 - z.4. determinar providências para a instauração de inquérito policial;
 - z.5. aplicar pena de repreensão e suspensão, limitada a 60 (sessenta) dias, bem como converter em multa a suspensão aplicada.
- III – em relação à Administração de Material e Patrimônio:
- a. decidir sobre assuntos referentes a licitações, podendo: autorizar sua abertura ou dispensa; designar a comissão julgadora ou o responsável pelo convite de que trata o artigo 38 da Lei n. 89, de 27 de dezembro de 1972; exigir, quando julgar conveniente a prestação de garantia; homologar a adjudicação, anular ou revogar a licitação e decidir os recursos; autorizar a substituição, a liberação e a restituição da garantia; autorizar a alteração do contrato, inclusive a prorrogação de prazo; designar servidor ou comissão para recebimento do objeto de contrato; autorizar a rescisão administrativa ou amigável do contrato; aplicar penalidades exceto a de declaração de inidoneidade para licitar ou contratar;
 - b. decidir sobre a utilização de próprios do Estado;
 - c. autorizar por Ato específico, as autoridades que lhe são subordinadas e requisitar transporte de material por conta do Estado;
 - d. autorizar a transferência de bens móveis.

Parágrafo único. O Chefe de Gabinete tem também em relação à Assessoria Técnica, as competências previstas neste artigo, exceto as das alíneas *b*, *c* e *e* do inciso I e as das alíneas *a*, *d*, *e*, *f*, *h*, *i*, *j*, *m*, *n*, *o*, *u* e *v*, do inciso II, que cabem ao dirigente desse órgão.

Art. 27. Ao Chefe de Gabinete compete, ainda, responder pelo expediente da Secretaria nos impedimentos legais e temporários, bem como ocasionais, do Titular da Pasta.

Seção III

Do Secretário-Executivo do CONSULTI e do CODEGRAN

Art. 28. Ao Secretário-Executivo do CONSULTI e do CODEGRAN, em sua respectiva área de atuação, compete:

- I – assessorar o Secretário-Geral no desempenho de suas funções;

- II – acompanhar as atividades dos órgãos ou entidades federais, estaduais ou municipais relacionadas com os assuntos de competência do CONSULTI e do CODEGRAN;
- III – cumprir o disposto nos Regimentos Internos do CONSULTI e do CODEGRAN;
- IV – redigir as súmulas das decisões, manifestações dos Conselhos e de suas Deliberações;
- V – proceder estudos e emitir pareceres sobre assuntos relacionados com as atribuições e atividades dos Conselhos;
- VI – cumprir outros encargos que lhe sejam atribuídos pelo Presidente e pelo Secretário-Geral dos Conselhos.

Seção IV

Do Dirigente da Assessoria Técnica

Art. 29. Ao Dirigente da Assessoria Técnica, em sua área de atuação além das competências previstas no parágrafo único do artigo 26, compete:

- I – acompanhar, controlar e avaliar a execução dos contratos relativos às atividades técnicas celebrados pela Secretaria, inclusive opinando sobre a equação econômico-financeira e sua realização;
- II – dirigir o atendimento técnico aos Municípios em assuntos de interesse metropolitano;
- III – aplicar sanções aos infratores do Sistema de Disciplinamento do Uso do Solo para a Proteção aos Mananciais da Grande São Paulo, na forma prevista em seu Regulamento;
- IV – emitir documento de aprovação, licenças, pareceres e certidões em relação às atividades que dependam por imposição legal de manifestação da Secretaria, na área de competência da Assessoria Técnica;
- V – determinar a instauração de sindicância;
- VI – ordenar prisão administrativa de servidor até 30 (trinta) dias e providenciar a realização do processo de tomada de contas;
- VII – ordenar suspensão preventiva de servidor por prazo não superior a 30 (trinta) dias;
- VIII – aplicar pena de repreensão e de suspensão limitada a 30 (trinta) dias, bem como converter em multa a suspensão aplicada.

Seção V

Do Diretor do Departamento de Administração

Art. 30. Ao Diretor do Departamento de Administração, além das competências que lhe forem conferidas por lei ou decreto, em sua área de atuação, compete:

- I – em relação às atividades gerais de sua área:
 - a. supervisionar o Departamento de Administração no exercício das atividades de administração geral;
 - b. propor ao Chefe de Gabinete o programa de trabalho e as alterações que se fizerem necessárias;
 - c. zelar pelo cumprimento dos prazos fixados para o desenvolvimento dos trabalhos;
 - d. prestar orientação ao pessoal subordinado;
 - e. responder, conclusivamente, às consultas formuladas por órgãos da Administração Pública, sobre assuntos de sua competência;
 - f. pedir informações a órgãos da Administração Pública, sobre assuntos de sua competência;
 - g. decidir sobre pedidos “de vista” de processos;
 - h. visar extratos para publicação de matéria no Diário Oficial do Estado;
 - i. exercer outras atribuições determinadas pela autoridade superior.
- II – em relação à Administração de Pessoal:
 - a. encaminhar ao Departamento de Administração de Pessoal do Estado os pedidos de indicação de candidatos aprovados em concurso;

- b. propor a admissão, requisição ou nomeação de pessoal;
 - c. dar posse a funcionário que lhe seja diretamente subordinado e nomeado para cargo em comissão, de direção e chefia das unidades subordinadas;
 - d. proceder à classificação e ao remanejamento do pessoal dos órgãos subordinados;
 - e. apresentar estudos relativos aos horários de trabalho de servidor subordinado;
 - f. autorizar horários especiais de trabalho;
 - g. designar servidor para o exercício de substituição remunerada em cargo ou função do Departamento de Administração;
 - h. encaminhar ao Chefe de Gabinete proposta de designação de servidor, nos termos do artigo 28 da Lei n. 10.168, de 10 de julho de 1968;
 - i. designar servidor para responder pelo expediente das unidades administrativas subordinadas;
 - j. autorizar ou prorrogar a convocação de servidores para a prestação de serviços extraordinários, por prazo não superior a 120 (cento e vinte) dias;
 - l. autorizar o pagamento de diárias a servidores, até 15 (quinze) dias;
 - m. autorizar o pagamento de transporte a servidor que lhe seja diretamente subordinado;
 - n. propor a requisição de transportes de pessoal, por conta do Estado, observadas as restrições legais vigentes;
 - o. dispensar, a pedido, servidor admitido nos termos da legislação pertinente;
 - p. determinar a instauração de processo administrativo e sindicância, referente a servidor que lhe seja diretamente subordinado;
 - q. ordenar suspensão preventiva de servidor até 30 (trinta) dias;
 - r. propor à autoridade superior a instauração de inquérito administrativo para apurar infrações de servidor;
 - s. ordenar a prisão administrativa, até 30 (trinta) dias em relação a servidor que lhe seja diretamente subordinado.
- III – em relação à Administração de Material e Patrimônio:
- a. assinar editais de concorrência;
 - b. propor a locação de imóveis e respectiva despesa;
 - c. autorizar a transferência de bens móveis entre as unidades administrativas subordinadas;
 - d. decidir sobre assuntos relativos a licitações nas modalidades de tomada de preços e convite, podendo autorizar a sua abertura ou dispensa, designar a comissão julgadora ou o responsável pelo convite de que trata o artigo 38 da Lei n. 89, de 27 de dezembro de 1972, bem como as demais competências referidas na alínea a do inciso III do artigo 26, deste Decreto.

Seção VI

Do Diretor da Divisão de Pessoal e Atividades Complementares e do Diretor do Serviço de Finanças

Art. 31. Ao Diretor de Pessoal e Atividades Complementares, além das competências que lhe forem conferidas por lei ou decreto, em sua área de atuação compete:

- I – em relação às atividades gerais:
 - a. orientar e acompanhar o andamento das atividades das unidades subordinadas;
 - b. aplicar pena de repreensão e suspensão, limitada a 15 (quinze) dias, bem como converter em multa, pena de suspensão por ele aplicada;
 - c. exercer outras atribuições que lhe sejam determinadas pelo Diretor do Departamento de Administração.

- II – em relação à Administração do Pessoal, no âmbito da Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos:
- a. conceder prorrogação de prazo para posse;
 - b. apostilar títulos de provimento de cargos da posse, nos casos de retificação de nome;
 - c. dar posse a funcionários não abrangidos na alínea *b* do inciso III do artigo 25, na alínea *d* do inciso II do artigo 26 e na alínea *c* do inciso II do artigo 30;
 - d. tornar sem efeito nomeação de funcionário que não tomar posse no prazo legal;
 - e. declarar sem efeito a admissão quando o servidor não entrar em exercício no prazo legal;
 - f. exonerar funcionário que não entrar em exercício no prazo legal;
 - g. despachar, expedir ou apostilar títulos referentes à exoneração ou dispensa, a pedido ou em consequência de nomeação ou admissão para outro cargo ou função; extinção de cargo quando determinada em lei; aposentadoria e vantagem de ordem pecuniária, observados os critérios firmados pela Administração quanto ao seu cumprimento;
 - h. assinar certidões de tempo de serviço, atestado de freqüência e fichas de exercício;
 - i. apostilar títulos de nomeação no caso de mudança de nome do servidor;
 - j. conceder adicionais por quinquênio, sexta parte e aposentadoria;
 - l. conceder ou suprimir salário-família e salário-esposa aos servidores;
 - m. conceder licença-prêmio em pecúnia;
 - n. conceder licença à funcionária casada com funcionário ou militar que for mandado servir, independentemente de solicitação, em outro ponto do Estado ou do território nacional ou no estrangeiro;
 - o. conceder afastamento a servidores públicos em virtude de mandato legislativo federal, estadual ou municipal, bem como de mandato de Prefeito, nos termos e limites previstos na legislação pertinente;
 - p. conceder afastamento a servidores para atender às requisições das autoridades eleitorais competentes;
 - q. exonerar funcionário em virtude de nomeação para outro cargo;
 - r. expedir títulos de promoção, exoneração e dispensa com base em ato ou despacho superior;
 - s. apostilar títulos de provimento com base em lei ou delegação de competência.
- III – em relação à Administração de Material e Patrimônio, no âmbito da Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos:
- a. aprovar a relação de materiais a serem mantidos em estoque;
 - b. aprovar a relação de materiais a serem adquiridos;
 - c. assinar convites e editais de tomada de preços;
 - d. requisitar materiais ao órgão central;
 - e. autorizar a baixa no patrimônio dos bens móveis;
 - f. coordenar e fiscalizar as atividades relativas à aquisição e distribuição de materiais permanentes e de consumo, no âmbito da Pasta;
 - g. coordenar e fiscalizar as atividades relativas à área de zeladoria.

Art. 32. Ao Diretor do Serviço de Finanças, em sua respectiva área de atuação, além de outras competências que lhe forem conferidas por lei ou decreto compete:

- I – orientar e acompanhar o andamento das atividades técnicas e administrativas das unidades subordinadas;
- II – aplicar pena de repreensão e suspensão, limitada a 15 (quinze) dias, bem como converter em multa a pena de suspensão por ele aplicada;
- III – exercer outras atribuições determinadas pela autoridade superior.

Seção VII Dos Chefes de Seção

Art. 33. Aos Chefes de Seção e responsáveis por unidades de nível equivalente, em suas respectivas áreas de atuação, além de outras competências que lhes forem conferidas por lei ou decreto, compete:

- I – distribuir os serviços;
- II – orientar e acompanhar as atividades dos servidores subordinados;
- III – aplicar pena de repreensão e de suspensão, limitada a 8 (oito) dias, bem como converter em multa a pena de suspensão por eles aplicada;
- IV – exercer outras atribuições determinadas pela autoridade superior.

Seção VIII Das Competências Comuns

Art. 34. São competências comuns ao Chefe de Gabinete e demais dirigentes de unidades até o nível de Diretor de Serviço, inclusive, nas suas respectivas áreas de atuação:

- I – conceder prorrogação de prazo para exercício de servidores;
- II – aprovar a escala de férias de servidores;
- III – autorizar o gozo de licença-prêmio;
- IV – conceder licença nas seguintes hipóteses:
 - a. a servidor para tratamento de saúde;
 - b. a servidor por motivos de doença em pessoa da família;
 - c. a servidor quando acidentado no exercício de suas atribuições ou atacado de doença profissional;
 - d. a servidor para atender às obrigações relativas ao serviço militar;
 - e. a servidor, compulsoriamente, como medida profilática;
 - f. à servidora gestante.

Art. 35. São competências comuns ao Chefe de Gabinete e demais dirigentes de unidades, até o nível de Chefe de Seção, inclusive nas suas respectivas áreas de atuação:

- I – em relação às atividades gerais de suas respectivas áreas:
 - a. cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos, as decisões, os prazos para desenvolvimento dos trabalhos e as ordens das autoridades superiores;
 - b. transmitir a seus subordinados a estratégia a ser adotada no desenvolvimento dos trabalhos;
 - c. avaliar o desempenho das unidades subordinadas e responder pelos resultados alcançados;
 - d. estimular o desenvolvimento profissional dos servidores subordinados;
 - e. opinar e propor medidas que visem ao aprimoramento de sua área;
 - f. manter a regularidade dos serviços expedindo as necessárias determinações ou representando à autoridade superior conforme o caso;
 - g. manter ambiente propício ao desenvolvimento dos trabalhos;
 - h. praticar todo e qualquer ato ou exercer quaisquer das atribuições ou competências dos órgãos, autoridades ou funcionários subordinados;
 - i. avocar, de modo geral ou em casos especiais, as atribuições de qualquer servidor, órgão ou autoridade subordinados;
 - j. providenciar a instrução de processos e expedientes que devam ser submetidos à consideração superior, manifestando-se, conclusivamente, a respeito da matéria;
 - l. decidir sobre recursos interpostos contra despacho de autoridade imediatamente subordinada, desde que não esteja esgotada a instância administrativa;
 - m. indicar seu substituto, obedecidos os requisitos de qualificação inerentes ao cargo;
 - n. apresentar relatórios sobre os serviços executados pelas unidades subordinadas.

- II – em relação à Administração de Pessoal:
 - a. dar exercício aos servidores classificados na unidade administrativa sob sua subordinação;
 - b. conceder período de trânsito;
 - c. proceder à classificação e ao remanejamento do pessoal dos órgãos subordinados;
 - d. controlar a frequência diária dos servidores diretamente subordinados e atestar a frequência mensal;
 - e. autorizar a retirada do servidor durante o expediente;
 - f. decidir sobre pedido de abono ou justificção de faltas ao serviço;
 - g. conceder o gozo de férias aos subordinados;
 - h. avaliar o mérito dos funcionários que lhes são mediata ou imediatamente subordinados.
- III – em relação à Administração de Material: requisitar material permanente ou de consumo.

Parágrafo único. Os Encarregados de Setor, nas suas respectivas áreas de atuação, têm as competências previstas no inciso I, exceto a da alínea *l*, e a prevista na alínea *h* do inciso II.

Seção IX

Dos Dirigentes das Unidades e dos Órgãos dos Sistemas de Administração Financeira e Orçamentária

Art. 36. Ao dirigente de unidade orçamentária compete:

- I – submeter à aprovação da autoridade a que estiver subordinado, a proposta orçamentária da respectiva unidade orçamentária;
- II – aprovar as propostas orçamentárias elaboradas pelas unidades de despesa;
- III – propor, à autoridade a que estiver subordinado, a distribuição das dotações orçamentárias pelas unidades de despesa;
- IV – baixar normas, no âmbito da respectiva unidade orçamentária, relativas à Administração Financeira e Orçamentária, atendendo à orientação emanada dos órgãos centrais;
- V – manter contato com os órgãos centrais de Administração Financeira e Orçamentária;
- VI – exercer as competências previstas no artigo 37 quando for responsável por unidades de despesa.

Art. 37. Aos dirigentes de unidades de despesa compete:

- I – autorizar despesa, dentro dos limites impostos pelas dotações liberadas para as respectivas unidades de despesa, bem como firmar contratos, quando for o caso;
- II – autorizar adiantamentos;
- III – submeter a proposta orçamentária à aprovação do dirigente da unidade orçamentária;
- IV – autorizar liberação, restituição ou substituição de caução em geral e de fiança, quando em garantia de execução de contrato.

Art. 38. Ao Diretor do Serviço de Finanças, em relação à Administração Financeira e Orçamentária, compete:

- I – autorizar pagamentos, de conformidade com a programação financeira;
- II – aprovar a prestação de contas referentes a adiantamentos;
- III – assinar cheques, ordens de pagamento e de transferência de fundos e outros tipos de documentos adotados para a realização de pagamentos em conjunto com o Chefe da Seção de Despesa ou com o dirigente da unidade de despesa correspondente.

Art. 39. Ao Chefe da Seção de Despesas do Serviço de Finanças em relação à Administração Financeira e Orçamentária, compete:

- I – assinar cheques, ordens de pagamento e de transferência de fundos e outros tipos de documentos adotados para a realização de pagamento em conjunto com o Diretor do Serviço de Finanças ou com o dirigente da unidade de despesas correspondente;
- II – assinar notas de empenho e subempenho.

Seção X

Dos Dirigentes dos Órgãos do Sistema de Administração dos Transportes Internos Motorizados

Art. 40. O Secretário de Estado dos Negócios Metropolitanos é o dirigente da frota da Secretaria dos Negócios Metropolitanos e tem as competências previstas nos artigos 14 e 16 do Decreto n. 9.543, de 1º de março de 1977.

Art. 41. O Diretor da Divisão de Pessoal e Atividades Complementares é o dirigente do órgão detentor da Secretaria e tem as competências previstas no artigo 20 do Decreto n. 9.543, de 1º de março de 1977.

Capítulo VII

Dos Órgãos Colegiados

Seção I

Comissão Processante Permanente

Subseção I

Da Composição

Art. 42. A Comissão Processante Permanente é integrada por 3 (três) funcionários dentre os quais um Procurador do Estado, que é seu Presidente, observadas as restrições legais vigentes.

§ 1º Os membros da Comissão são designados pelo Titular da Pasta, com aprovação do Governador do Estado, para mandato de 2 (dois) anos, facultada a recondução.

§ 2º A Comissão conta com um servidor encarregado de secretariar os respectivos trabalhos, designado pelo Presidente com o aprovo do Chefe de Gabinete.

Subseção II

Das Atribuições

Art. 43. A Comissão Processante Permanente tem por atribuição realizar os processos administrativos de servidores civis da Secretaria e, quando determinado, a realização de sindicância.

Subseção III

Das Competências

Art. 44. Ao Presidente da Comissão Processante Permanente compete dirigir os trabalhos da Comissão e praticar todos os atos e termos processuais previstos na legislação pertinente.

Seção II

Da Comissão de Promoção

Subseção I

Da Composição

Art. 45. A Comissão de Promoção é integrada por até 7 (sete) membros designados pelo Secretário de Estado, dos quais pelo menos 4 (quatro) devem ser profissionais com formação universitária relacionada com as classes integrantes do Quadro da Secretaria.

Subseção II

Das Atribuições

Art. 46. A Comissão de Promoção tem as seguintes atribuições:

I – eleger seu presidente;

II – decidir das reclamações contra avaliação do mérito podendo alterar, fundamentalmente, os pontos atribuídos ao reclamante ou a outros funcionários;

- III – avaliar o mérito do funcionário quando houver divergência igual ou superior a 20 (vinte) pontos entre os totais atribuídos pelas autoridades avaliadoras;
- IV – propor, à autoridade competente, penalidade que couber aos responsáveis por:
 - a. atraso na expedição e remessa do Boletim de Merecimento;
 - b. falta de qualquer informação ou de elementos solicitados;
 - c. fatos de que decorram irregularidades ou parcialidade no processo das promoções.
- V – avaliar os títulos e os certificados de cursos apresentados pelos funcionários, obedecidos os critérios fixados pelo órgão competente;
- VI – dar conhecimento aos interessados, mediante a fixação na unidade administrativa:
 - a. das alterações de pontos feitas nos Boletins de Merecimento;
 - b. dos pontos atribuídos aos títulos e certificados de cursos.

Subseção III Das Competências

Art. 47. Ao Presidente da Comissão de Promoção, compete:

- I – dirigir os trabalhos da Comissão;
- II – representar a Comissão junto a autoridades e órgãos;
- III – designar seu substituto eventual, dentre os membros da Comissão.

Seção III Do Grupo de Planejamento Setorial

Subseção I Da Composição do Colegiado

Art. 48. O Colegiado do Grupo de Planejamento Setorial é integrado por 3 (três) membros, designados pelo Secretário, sendo:

- I – 2 (dois) representantes da Secretaria, um dos quais será seu Coordenador;
- II – 1 (um) representante da Secretaria de Economia e Planejamento.

Subseção II Das Atribuições

Art. 49. O Grupo de Planejamento Setorial tem as seguintes atribuições:

- I – por meio do Colegiado:
 - a. fixar as diretrizes setoriais, em consonância com as diretrizes gerais do planejamento governamental, emanadas dos órgãos centrais correspondentes;
 - b. aprovar os Planos de Aplicação, a serem submetidos ao Governador na forma da legislação vigente;
 - c. aprovar os programas e orçamentos-programas, que constituem o plano da Secretaria.
- II – por meio da Equipe Técnica:
 - a. orientar e coordenar a elaboração dos programas e orçamentos-programas das unidades administrativas do setor e integrá-los no plano da Secretaria;
 - b. analisar os programas e orçamentos-programas submetidos ao Secretário de Estado;
 - c. realizar ou promover a realização de estudos e diagnósticos relacionados com o plano da Secretaria;
 - d. controlar o andamento físico e financeiro dos programas e orçamentos-programas;
 - e. elaborar relatórios da execução do plano da Secretaria.

Parágrafo único. As atividades do Grupo de Planejamento Setorial abrangem também, as entidades descentralizadas vinculadas à Secretaria para o efeito de integrar as respectivas programações no planejamento geral das atividades do Setor.

Subseção III Das Competências

Art. 50. Ao Coordenador do Grupo de Planejamento Setorial compete:

- I – dirigir os trabalhos do Grupo;
- II – convocar e coordenar as reuniões do Colegiado;
- III – submeter à aprovação do Secretário de Estado as decisões do Colegiado.

Título II Do Sistema de Planejamento e Administração Metropolitana

Art. 51. A coordenação e a operação do Sistema de Planejamento e Administração Metropolitana regem-se pelas normas estabelecidas neste Decreto.

§ 1º A Região Metropolitana da Grande São Paulo nos termos do artigo 164 da Constituição da República Federativa do Brasil, da Lei Complementar Federal n. 14, 8 de junho de 1973, e das Leis Complementares Estaduais n. 94, de 29 de maio de 1974⁽¹⁾ e n. 144, de 22 de setembro de 1976,⁽²⁾ constitui comunidade socioeconômica que abrange a área territorial dos seguintes Municípios: São Paulo, Arujá, Barueri, Biritiba-Mirim, Caieiras, Cajamar, Carapicuíba, Cotia, Diadema, Embu, Embu-Guaçu, Ferraz de Vasconcelos, Francisco Morato, Franco da Rocha, Guararema, Guarulhos, Itapeverica da Serra, Itapevi, Itaquaquetuba, Jandira, Juquitiba, Mairiporã, Mauá, Moji das Cruzes, Osasco, Pirapora do Bom Jesus, Poá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Salesópolis, Santa Isabel, Santana do Parnaíba, Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Suzano e Taboão da Serra.

§ 2º Reputam-se de interesse metropolitano os seguintes serviços comuns aos Municípios que integram ou que venham a integrar a Região Metropolitana da Grande São Paulo:

1. planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social;
2. saneamento básico, notadamente abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública;
3. uso do solo metropolitano;
4. transportes e sistema viário;
5. produção e distribuição de gás combustível canalizado;
6. aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a Lei Federal;
7. outros serviços que assim forem definidos por Lei Federal.

Capítulo I Das Unidades do Sistema de Planejamento e Administração Metropolitana

Art. 52. O Sistema de Planejamento e Administração Metropolitana, cujo objetivo é promover a coordenação das atividades governamentais, de modo a assegurar o desenvolvimento integrado da Região Metropolitana da Grande São Paulo, compreende os seguintes órgãos e entidades:

- I – unidade consultiva: Conselho Consultivo Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo – CONSULTI;
- II – unidade deliberativa e normativa: Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN;
- III – unidade coordenadora e operadora: Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos;
- IV – unidade técnica e executiva: Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMLASA;
- V – unidade financiadora: Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI; e
- VI – outros órgãos e entidades atuantes na Região Metropolitana da Grande São Paulo, diretamente relacionados com os serviços comuns de interesse metropolitano.

Capítulo II

Da Unidade Consultiva – Conselho Consultivo Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo – CONSULTI

Seção I

Da Composição

Art. 53. O Conselho Consultivo Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo – CONSULTI, será constituído por 1 (um) representante de cada Município da Região Metropolitana da Grande São Paulo, sob a presidência do Governador do Estado de São Paulo.

§ 1º O Secretário de Estado dos Negócios Metropolitanos será o Secretário-Geral do CONSULTI e substituirá o Presidente nas suas ausências ou impedimentos.

§ 2º O Secretário-Geral do CONSULTI designará elemento da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, ou de unidade vinculada, para desempenhar as funções de Secretário-Executivo do Conselho, o qual participará de suas reuniões e o assessorará no desempenho de suas funções.

Art. 54. A representação municipal no CONSULTI caberá ao Prefeito Municipal.

Parágrafo único. O Prefeito Municipal poderá nomear ou designar um representante ou indicar um suplente devidamente credenciado mediante ofício ao Presidente do Conselho.

Seção II

Da Competência

Art. 55. Compete ao Conselho:

- I – opinar, por solicitação do CODEGRAN, sobre questões de interesse da Região Metropolitana da Grande São Paulo;
- II – sugerir ao CODEGRAN a elaboração de planos regionais e a adoção de providências relativas à execução dos serviços da Região Metropolitana da Grande São Paulo;
- III – escolher o representante dos Municípios da Região Metropolitana da Grande São Paulo, exclusive o da Capital, para compor o CODEGRAN, na forma disposta por seu Regimento Interno;
- IV – escolher os representantes das Sub-Regiões Norte, Sul, Leste e Oeste no CODEGRAN, mediante a indicação da maioria dos municípios de cada Sub-Região, feita, por escrito, ao Presidente;
- V – constituir Comissões Especiais, temporárias ou permanentes, com o objetivo de estudar e emitir pareceres sobre assuntos de interesse metropolitano;
- VI – examinar e deliberar sobre moções, indicações, relatórios, pareceres e demais assuntos a ele submetidos na forma disposta em seu Regimento Interno;
- VII – elaborar o seu Regimento Interno.

Seção III

Da Atuação

Art. 56. O CONSULTI reunir-se-á ordinariamente uma vez por mês e, extraordinariamente, quando convocado pelo Presidente, opinando sobre matérias que, uma vez aprovadas em Plenário, passarão a constituir deliberações.

Parágrafo único. As deliberações serão tomadas por maioria absoluta e serão publicadas no Diário Oficial do Estado.

Art. 57. As atividades executivas do CONSULTI serão exercidas por intermédio da Secretaria do CONSULTI e do CODEGRAN, unidade da Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Capítulo III

Da Unidade Deliberativa e Normativa – Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN

Seção I

Da Composição

Art. 58. O Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN, presidido pelo Governador do Estado, é composto por mais 5 (cinco) membros de reconhecida capacidade técnica ou administrativa, todos por ele nomeados, a saber:

- I – Secretário de Estado dos Negócios Metropolitanos, que será o Secretário-Geral do CODEGRAN e substituirá o Presidente em casos de ausência ou impedimentos;
- II – representante do Município da Capital;
- III – representante dos demais Municípios integrantes da Região Metropolitana da Grande São Paulo;
- IV – 2 (dois) membros de livre escolha do Governador do Estado.

Parágrafo único. O representante do Município da Capital será escolhido dentre os nomes que figuram em lista triplíce, apresentada pelo Prefeito, e o dos demais Municípios integrantes da Região Metropolitana, mediante indicação do Conselho Consultivo Metropolitano de Desenvolvimento Integrado – CONSULTI, pela forma que seu Regimento Interno dispuser.

Art. 59. Participarão das reuniões do CODEGRAN, sem direito a voto, o Presidente da Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EEMPLASA e os representantes das Sub-Regiões Norte, Sul, Leste e Oeste, escolhido cada um deles, em reunião do CONSULTI, pelos Municípios que as integram.

Parágrafo único. Para os efeitos do disposto na *caput* deste artigo, ficam estabelecidas as seguintes Sub-Regiões:

- a. Sub-Região Norte: integrada pelo Municípios de Arujá, Caieiras, Cajamar, Francisco Morato, Franco da Rocha, Guarulhos, Mairiporã e Santa Isabel;
- b. Sub-Região Leste: integrada pelos Municípios de Biritiba-Mirim, Ferraz de Vasconcelos, Guararema, Itaquaquecetuba, Moji das Cruzes, Poá, Salesópolis e Suzano;
- c. Sub-Região Sul: integrada pelos Municípios de Diadema, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul;
- d. Sub-Região Oeste: integrada pelos Municípios de Barueri, Carapicuíba, Cotia, Embu, Embu-Guaçu, Itapeverica da Serra, Itapevi, Jandira, Juquitiba, Osasco, Pirapora do Bom Jesus, Santana do Parnaíba e Taboão da Serra.

Art. 60. A critério do Presidente do CODEGRAN, e mediante sua solicitação, poderão, também, participar das reuniões do Conselho, sem direito a voto, Secretários de Estado, Diretores e representantes de órgãos ou entidades da União, do Estado e dos Municípios, bem como de entidades de direito privado, cuja atuação interesse, direta ou indiretamente, à Região Metropolitana da Grande São Paulo.

Art. 61. O elemento designado na forma do § 2º do artigo 53, será também o Secretário-Executivo do CODEGRAN, participando de suas reuniões e assessorando o Secretário-Geral do Conselho no desempenho de suas funções.

Seção II

Da Competência

Art. 62. Compete ao Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN:

- I – promover a elaboração e a permanente atualização do Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo;
- II – coordenar, acompanhar e controlar a execução do plano a que se refere o inciso anterior, promovendo as medidas necessárias ao seu cumprimento;

- III – programar os serviços comuns de interesse metropolitano e disciplinar a aplicação dos recursos que lhe sejam destinados;
- IV – promover a elaboração de normas gerais referentes à execução dos serviços comuns de interesse metropolitano;
- V – coordenar o planejamento relativo aos investimentos setoriais de órgãos e entidades que se destinarem à Região Metropolitana da Grande São Paulo ou que a ela interessem direta ou indiretamente, mediante:
 - a. análise de programas e projetos setoriais;
 - b. a análise de propostas orçamentárias e planos de aplicação setorial;
 - c. a definição de prioridades para o fim da obtenção de financiamento perante entidades públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou internacionais com a expedição do competente certificado pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos nos termos da legislação em vigor;
 - d. o acompanhamento, a atualização e o controle da execução de programas e projetos.
- VI – promover as medidas necessárias à unificação da execução dos serviços comuns de interesse metropolitano;
- VII – opinar e decidir sobre as questões que lhe sejam submetidas pelo CONSULTI;
- VIII – fiscalizar as concessões, autorizações, permissões de serviços comuns de interesse metropolitano e propor a fixação das tarifas a eles relativas;
- IX – prestar assistência técnica na sua área de atuação, aos Municípios integrantes da Região Metropolitana da Grande São Paulo;
- X – propor as desapropriações e a constituição de servidões necessárias aos serviços comuns de interesse metropolitano;
- XI – gerir os recursos financeiros que lhe sejam destinados;
- XII – promover por intermédio das entidades competentes, a execução de serviços, obras e atividades locais, decorrentes do planejamento integrado da Região Metropolitana, quando for o caso;
- XIII – elaborar seu Regimento Interno.

Seção III

Da Atuação

Art. 63. O CODEGRAN reunir-se-á, ordinariamente, uma vez por mês, desde que haja matéria a ser deliberada pelo Conselho, e, extraordinariamente, quando convocado pelo Presidente, opinando sobre matérias que, aprovadas, passarão a constituir Deliberações e serão publicadas no Diário Oficial do Estado.

Art. 64. As atividades executivas do CODEGRAN serão exercidas por intermédio da Secretaria do CONSULTI e do CODEGRAN, unidade da Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Art. 65. O CODEGRAN expedirá instruções para execução de suas deliberações e certificará seu cumprimento.

Capítulo IV

Da Unidade Coordenadora e Operadora – Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos

Art. 66. A Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos tem por finalidade coordenar e operar o Sistema de Planejamento e Administração Metropolitana.

Capítulo V

Da Unidade Técnica e Executiva – Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMLASA

Art. 67. A Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMLASA, vinculada à Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos, tem por objetivo a realização

dos serviços necessários ao planejamento, programação, coordenação e controle da execução dos serviços comuns de interesse metropolitano ou a eles relativos.

§ 1º No controle da execução dos serviços comuns de interesse metropolitano, ou a eles relativos, a EMPLASA exercerá as atividades úteis ou necessárias à sua efetiva realização inclusive tomando medidas de caráter preventivo e fiscalizador, que importem em ação cautelar e corretiva, tendo em vista a aplicação e observância da legislação disciplinadora daqueles serviços, bem como exercendo todos os atos administrativos indispensáveis à consecução desses fins.

Capítulo VI

Da Unidade Financiadora – Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI

Seção I

Das Finalidades

Art. 68. O Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI, vinculado à Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos, tem por finalidade financiar e investir em projetos de interesse da Região Metropolitana da Grande São Paulo.

Art. 69. Consideram-se projetos de interesse da Região Metropolitana da Grande São Paulo, aqueles relacionados com os serviços comuns aos municípios que a integram ou venham a integrá-la, dispostos no § 2º do artigo 51 deste Decreto.

Seção II

Da Receita e da Aplicação dos Recursos

Art. 70. Constituem receita do Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento:

- I – dotações orçamentárias que lhe forem consignadas no Orçamento Estadual;
- II – transferência da União e dos Municípios integrantes da Região Metropolitana da Grande São Paulo, destinadas à execução dos serviços comuns;
- III – produto de operações de crédito;
- IV – rendas provenientes da aplicação de seus recursos;
- V – financiamentos para operações de repasse;
- VI – recursos eventuais.

Art. 71. Os recursos do Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI serão aplicados em:

- I – financiamento de projetos de interesse metropolitano;
- II – investimento de projetos de interesse metropolitano;
- III – aplicações não reembolsáveis a critério do Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN.

Art. 72. Os recursos do Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI, não podem ser aplicados em despesas correntes, com exceção do seu custo de administração.

Art. 73. Os recursos do Estado, destinados a financiar e investir em projetos de interesse da Região Metropolitana, somente poderão ser aplicados através do Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI.

Seção III

Da Gestão Operacional

Subseção I

Do Conselho de Orientação

Art. 74. O Conselho de Orientação do Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI é integrado por 7 (sete) membros:

- I – o Secretário de Estado dos Negócios Metropolitanos, que é seu Presidente nato;

- II – o Secretário de Estado da Secretaria de Economia e Planejamento;
- III – o Secretário de Estado de Obras e do Meio Ambiente;
- IV – o Secretário de Estado dos Transportes;
- V – um representante da instituição de crédito do Estado, designado;
- VI – um representante da Junta de Coordenação Financeira do Estado de São Paulo, da Secretaria da Fazenda;
- VII – um representante da Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EEMPLASA.

§ 1º Os representantes da Junta de Coordenação Financeira do Estado de São Paulo, órgão da Secretaria da Fazenda, e da EEMPLASA, entidade vinculada à Secretaria dos Negócios Metropolitanos, serão indicados pelos titulares das respectivas Pastas.

§ 2º A critério do Presidente e mediante sua solicitação, poderão participar das reuniões do Conselho de Orientação, sem direito a voto, representantes de órgão da União, do Estado e dos Municípios, bem como de entidades de direito público ou privado, cuja atuação interesse, direta ou indiretamente, à Região Metropolitana da Grande São Paulo.

§ 3º O Conselho de Orientação terá um Secretário, designado pelo seu Presidente, após aprovação do Colegiado.

§ 4º O Secretário participará das reuniões do Conselho de Orientação sem direito a voto.

Art. 75. O Conselho de Orientação reunir-se-á ordinariamente uma vez cada bimestre e extraordinariamente sempre que convocado pelo seu Presidente ou por solicitação de, pelo menos, 3 (três) Conselheiros.

§ 1º As deliberações do Conselho de Orientação serão tomadas por maioria de votos dos seus membros, cabendo ao Presidente, além do seu, o voto de qualidade.

§ 2º O membro do Conselho, impedido de comparecer a uma reunião, poderá designar, mediante ofício, representante, devidamente habilitado, para representá-lo com plenos poderes, inclusive de votar e assinar as deliberações aprovadas.

Art. 76. O Conselho de Orientação tem as seguintes atribuições:

- I – aprovar os Planos de Aplicação do Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI, ouvido o Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN;
- II – apreciar quanto ao aspecto financeiro os projetos de interesse metropolitano a serem desenvolvidos com recursos do Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI;
- III – supervisionar a aplicação de recursos e acompanhar o fluxo das disponibilidades através de registros adequados, em consonância com os da instituição de crédito, designada nos termos do artigo 80 deste Decreto;
- IV – elaborar, modificar e aprovar o Regulamento de Operação do Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI, observadas as diretrizes estabelecidas pelo Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN;
- V – deliberar sobre o oferecimento de garantia em operações de crédito;
- VI – deliberar sobre a redução dos recursos do Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI quando comprovadamente excederem às necessidades das operações a que forem destinadas;
- VII – elaborar seu Regimento Interno;
- VIII – deliberar, sobre a aplicação, no mercado financeiro de eventuais disponibilidades de caixa desde que não prejudique o cumprimento dos Planos de Aplicação do Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI;
- IX – deliberar sobre garantia de operações de crédito, até o limite de 50% (cinquenta por cento) do total dos bens e direitos integrantes do patrimônio do Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI, destinados à sua finalidade.

Art. 77. Ao Presidente do Conselho de Orientação compete:

- I – dirigir os trabalhos do Conselho;
- II – convocar e presidir as reuniões do Colegiado;
- III – autorizar que as despesas decorrentes das atividades previstas no parágrafo único do artigo 79 sejam levadas diretamente à conta do Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI;
- IV – decidir sobre assuntos da área de atuação do Conselho e que independam de deliberações do Colegiado;
- V – representar o Conselho junto a autoridades e órgãos;
- VI – exercer as demais atribuições previstas em Regimento Interno.

Subseção II

Das Atribuições das demais Entidades

Art. 78. A Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos, na qualidade de coordenadora e operadora do Sistema de Planejamento e Administração Metropolitana de São Paulo, tem as seguintes atribuições:

- I – promover gestões junto às entidades e órgãos de todos os níveis de Governo, organizações particulares, nacionais, estrangeiras ou internacionais, para a obtenção de recursos destinados ao Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI;
- II – promover e fomentar as aplicações dos recursos do Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI junto a todas as entidades e órgãos públicos ou privados que direta ou indiretamente se relacionem com os serviços comuns de interesse metropolitano;
- III – elaborar os Planos de Aplicação dos recursos do FUMEFI a serem submetidos ao Conselho de Orientação;
- IV – promover as articulações necessárias com os agentes do Fundo e com todas as entidades e órgãos públicos e privados envolvidos ou interessados na realização das obras, serviços e projetos constantes dos Planos de Aplicação aprovados, visando ao seu pleno desenvolvimento e a otimização dos recursos alocados.

Art. 79. A Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EEMPLASA, como agente técnico, tem as seguintes atribuições:

- I – analisar, acompanhar e fiscalizar quanto ao aspecto técnico, os projetos que forem desenvolvidos ou executados com recursos do Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI;
- II – fornecer recursos humanos e materiais ao Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI, quando solicitado pelo Conselho de Orientação para o desempenho de suas atividades;
- III – executar as atividades de apoio e processamento de informações relacionadas com a aplicação dos recursos do Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI;
- IV – executar, quando for o caso, os serviços técnicos de apoio relacionados com a elaboração dos Planos de Aplicação do Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI;
- V – elaborar, periodicamente, pareceres técnico-financeiros relacionados com a programação detalhada das aplicações dos recursos do Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI.

Parágrafo único. As despesas decorrentes dos serviços técnicos da EEMPLASA, quando prestado ao Conselho de Orientação, serão ressarcidos com recursos do FUMEFI.

Art. 80. A instituição do sistema de crédito do Estado, designada pela Junta de Coordenação Financeira do Estado de São Paulo da Secretaria da Fazenda, tem as seguintes atribuições:

- I – administrar financeiramente o Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI;

- II – encaminhar, mensalmente, relatório da administração financeira do Fundo Metropolitanamente de Financiamento e Investimento – FUMEFI ao Conselho de Orientação, à Junta de Coordenação Financeira do Estado de São Paulo da Secretaria da Fazenda, à Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMPLASA;
- III – prestar informações, sobre o movimento e a posição financeira do Fundo Metropolitanamente de Financiamento e Investimento – FUMEFI, ao Conselho de Orientação, à Secretaria dos Negócios Metropolitanos e à Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMPLASA, sempre que solicitadas.

Seção IV

Das Disposições Finais

Art. 81. O Conselho de Orientação não iniciará, nem dará seguimento a qualquer solicitação ou negociação de auxílio financeiro, empréstimo ou financiamento, relacionados com investimentos na Região Metropolitana da Grande São Paulo ou que a ela interessem direta ou indiretamente, sem que a Secretaria dos Negócios Metropolitanos certifique estarem os projetos em conformidade com o Plano Metropolitanamente de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo – PMDI e demais diretrizes estabelecidas pelo CODEGRAN.

Art. 82. A sistemática e os critérios a serem adotados nos processos de financiamento, investimento e aplicações não reembolsáveis serão fixados de conformidade com as diretrizes do Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN, no Regulamento de Operações do Fundo Metropolitanamente de Financiamento e Investimento – FUMEFI, aprovado pelo Conselho de Orientação.

Art. 83. A Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMPLASA, poderá solicitar recursos do Fundo Metropolitanamente de Financiamento e Investimento – FUMEFI para a elaboração e execução de projetos de interesse metropolitanamente.

Parágrafo único. Na hipótese do disposto neste artigo, a Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMPLASA, assumirá cumulativamente as responsabilidades de mutuário final ou beneficiário e agente técnico do FUMEFI.

Art. 84. A critério do Conselho de Orientação, o Fundo Metropolitanamente de Financiamento e Investimento – FUMEFI poderá se desdobrar em subcontas representativas de programas metropolitanamente de caráter setorial.

Título III

Do Sistema Metropolitanamente de Transportes Urbanos da Região Metropolitanamente da Grande São Paulo

Art. 85. O Sistema Metropolitanamente de Transportes Urbanos da Região Metropolitanamente da Grande São Paulo, previsto na Lei n. 1.492, de 13 de dezembro de 1977, como componente do Sistema Nacional dos Transportes Urbanos integrado no Plano Nacional de Viação, nos termos da Lei Federal n. 6.261, de 14 de novembro de 1975,^[3] compreende as etapas e parcelas dos serviços de transportes, determinadas como de interesse metropolitanamente, pelo Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN, na forma de que dispõe o artigo 9º da Lei Complementar n. 94, de 29 de maio de 1974,^[4] abrangendo especialmente:

- I – a infra-estrutura viária expressa e as de articulação com os sistemas viários federal, estadual e municipal;
- II – os sistemas de transportes públicos sobre trilhos (metrô, ferrovias de subúrbios e outros), sobre pneus, hidroviário e de pedestres, operados nas áreas urbanas;
- III – as conexões intermodais de transportes, tais como estacionamento, terminais e outras;
- IV – a estrutura operacional, como tal definido o conjunto de atividades e meios estatais de administração, compreendendo a regulamentação, o controle e a fiscalização di-

reta dos transportes, nas conexões intermodais e nas infra-estruturas viárias, de modo a possibilitar o seu uso adequado.

Parágrafo único. As etapas e parcelas do Sistema Metropolitano de Transportes Urbanos, a que se referem os incisos II e III deste artigo, destinadas ao transporte de passageiros, constituem o Sistema Metropolitano de Transportes Públicos de Passageiros da Região Metropolitana da Grande São Paulo.

Art. 86. Integram o Sistema Metropolitano de Transportes Urbanos da Região Metropolitana da Grande São Paulo:

- I – as unidades que compõem o Sistema de Planejamento e Administração Metropolitana;
- II – a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP;
- III – as empresas e os órgãos executores dos serviços compreendidos no Sistema;
- IV – outros órgãos e entidades responsáveis pela implementação de projetos de transportes urbanos.

Art. 87. A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, vinculada ao Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN, tem por finalidade promover a efetivação das diretrizes, condições e normas gerais aprovadas por esse Conselho e relativas ao Sistema Metropolitano de Transportes Públicos de Passageiros da Região Metropolitana da Grande São Paulo.

Art. 88. A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP atuará em toda a Região Metropolitana da Grande São Paulo, de forma integrada com entidades federais, estaduais e municipais, envolvidas na implantação da Política Nacional dos Transportes e de Desenvolvimento Urbano.

Art. 89. Ficam vinculados ao Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI, para aplicação em projetos e programas relacionados com o Sistema Metropolitano de Transportes Públicos de Passageiros, através da EMTU/SP, 75% (setenta e cinco por cento) dos 20% (vinte por cento) da quota do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos – IULCLG, que cabe ao Estado e destinada aos transportes coletivos, conforme dispõe o artigo 4º do Decreto-lei Federal n. 1.420, de 9 de outubro de 1975.

Título IV

Do Sistema Cartográfico Metropolitano – SCM e do Sistema de Informações Técnicas para o Planejamento Metropolitano – SIPLAM

Art. 90. O Sistema Cartográfico Metropolitano – SCM realizado pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos mediante os trabalhos técnicos da Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMPLASA, constitui referência oficial obrigatória para todos os trabalhos de topografia, cartografia, demarcação, estudos, anteprojetos, projetos, implantação e acompanhamento das obras realizadas na Região Metropolitana da Grande São Paulo:

- I – por ou para órgãos ou entidades do Estado;
- II – por órgãos ou entidades públicas, bem assim por entidades de direito privado, quando o andamento ou os resultados destes trabalhos devam ser acompanhados, verificados ou aprovados por órgãos ou entidades do Sistema de Planejamento e Administração Metropolitana – SPAM.

Art. 91. O Sistema de Informações Técnicas para o Planejamento Metropolitano – SIPLAM, realizado pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos mediante os trabalhos técnicos da Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMPLASA, que tem por objetivo a vinculação de dados de diversas naturezas a uma base geográfica, constitui fonte oficial dos dados e indicadores físico-geográficos e socioeconômicos a serem utilizados em quaisquer estudos, anteprojetos e projetos realizados na Região Metropolitana da Grande São Paulo:

- I – por ou para órgãos ou entidades do Estado;
- II – por órgãos ou entidades públicas, bem assim por entidades de direito privado, quando seus resultados devam ser acompanhados, verificados ou aprovados por órgãos ou entidades do Sistema de Planejamento e Administração Metropolitana – SPAM.

Art. 92. Os elementos cartográficos e digitais do Sistema Cartográfico Metropolitano – SCM e do Sistema de Informações Técnicas para o Planejamento Metropolitano – SIPLAM, de caráter não sigiloso, são acessíveis ao público em geral mediante pagamento e observância de condições estabelecidas pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Art. 93. A Secretaria dos Negócios Metropolitanos determinará à Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMPLASA, a atualização periódica dos elementos do Sistema Cartográfico Metropolitano – SCM e do Sistema de Informações Técnicas para o Planejamento Metropolitano – SIPLAM, prevendo-se anualmente os recursos orçamentários necessários a este serviço, bem como o inter-relacionamento de ambos os Sistemas com os serviços semelhantes dos órgãos e entidades governamentais que colem e processem dados relacionados com a Região Metropolitana da Grande São Paulo, em especial com o Plano Cartográfico do Estado e o Sistema Estadual de Análise de Dados Estatísticos – SEADE.

Título V

Das Disposições Finais

Art. 94. Os dirigentes dos órgãos diretamente subordinados ao Titular da Pasta poderão complementar as atribuições de suas respectivas unidades administrativas.

Art. 95. Para fins de arbitramento do *pro labore* previsto no artigo 28, da Lei n. 10.168, de 10 de julho de 1968, as funções de Direção, Chefia e Encarregatura das unidades que trata este Decreto ficam fixados e classificadas na seguinte conformidade:

- I – 1 (uma) de Bibliotecário-Chefe, Referência 23, destinada à Seção de Documentação e Biblioteca;
- II – 2 (duas) de Chefe de Seção, Referência 19, destinadas a:
 - a. Protocolo, Arquivo e Atividades Complementares da Secretaria do CONSULTI e do CODEGRAN;
 - b. Seção de Expedição de Licenças e Certidões, da Assessoria Técnica.

Parágrafo único. A designação para o exercício das funções abrangidas por este artigo recairá em servidores que atendam aos seguintes requisitos:

- I – para a de Bibliotecário-Chefe, possuir a habilitação profissional legal de Bibliotecário.

Art. 96. Após a verificação pelo Grupo Executivo da Reforma Administrativa – GERA, da efetiva implantação e funcionamento das unidades mencionadas no artigo anterior, o Secretário dos Negócios Metropolitanos fixará, mediante Resolução, o valor dos *pro labore* para servidores designados para o exercício das funções de Chefia a elas correspondentes.

Art. 97. A implantação da estrutura constante deste Decreto será feita, gradativamente, de acordo com as disponibilidades orçamentárias e financeiras.

Art. 98. Este Decreto e suas Disposições Transitórias entrarão em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário, em especial:

- I – Decreto n. 6.111, de 5 de maio de 1975;
- II – Decreto n. 6.315, de 19 de junho de 1975;
- III – Decreto n. 6.676, de 2 de setembro de 1975;
- IV – Decreto n. 7.540, de 5 de fevereiro de 1976;
- V – Decreto n. 8.838, de 20 de outubro de 1976;
- VI – Decreto n. 8.958, de 4 de novembro de 1976;
- VII – Decreto n. 9.697, de 18 de abril de 1977;
- VIII – Decreto n. 9.971, de 8 de julho de 1977.

Título VI

Das Disposições Transitórias

Artigo único. Os Fundos de Financiamentos e Investimentos já existentes que aplicam seus recursos em projetos de interesse metropolitano, continuarão a operar da mesma forma até que o Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN, promova a sua integração no tocante às parcelas relativas a financiamentos e investimentos setoriais, destinados à Região Metropolitana da Grande São Paulo.

Paulo Egydio Martins – Governador do Estado.

Notas sobre o Decreto n. 10.951/77

- [1] *Vide* Lei Complementar Estadual n. 94, de 29 de maio de 1974, à pág. 293.
- [2] *Vide* Lei Complementar Estadual n. 144, de 22 de setembro de 1976, à pág. 300.
- [3] *Vide* Lei Federal n. 6.261, de 14 de novembro de 1975, à pág. 45.
- [4] *Vide* Lei Complementar Estadual n. 94, de 29 de maio de 1974, à pág. 293.

DECRETO N. 11.835, DE 3 DE JULHO DE 1978

DÁ NOVA REDAÇÃO AO ARTIGO 95 DO DECRETO N. 10.951, DE 13 DE DEZEMBRO DE 1977^[1]

Paulo Egydio Martins, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais e nos termos do Ato Institucional n. 8, de 2 de abril de 1969, e do artigo 89 da Lei n. 9.717, de 30 de janeiro de 1967, decreta:

Art. 1º O artigo 95 do Decreto n. 10.951, de 13 de dezembro de 1977, que reorganizou a Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos, passa a ter seguinte redação:

“Art. 95. Para fins de arbitramento do *pro labore* previsto no artigo 28 da Lei n. 10.168, de 10 de julho de 1968, as funções de Direção, Chefia e Encarregatura das Unidades de que trata este Decreto ficam classificados na seguinte conformidade:

- I – 1 (uma) de Bibliotecário-Chefe, referência 23, destinada à Seção de Documentação e Biblioteca, da Assessoria Técnica;
- II – 2 (duas) de Chefe de Seção, referência 19, destinadas à:
 - a. Seção de Protocolo, Arquivo e Atividades Complementares da Assistência Técnica da Secretaria do CONSULTI e do CODEGRAN;
 - b. Seção de Expedição de Licenças e Certidões, da Assessoria Técnica.
- III – 1 (uma) de Encarregado de Setor, referência 12, destinada ao Setor de Reprografia, da Seção de Comunicação Administrativa da Divisão de Pessoal e Atividades Complementares do Departamento de Administração”.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, retroagindo seus efeitos à data da publicação do Decreto n. 10.951, de 13 de dezembro de 1977.

Paulo Egydio Martins – Governador do Estado.

Nota sobre o Decreto n. 11.835/78

- [1] *Vide* Decreto Estadual n. 10.951, de 13 de dezembro de 1977, à pág. 307.

**LEI N. 2.062,
DE 20 DE JULHO DE 1979**

AUTORIZA O PODER EXECUTIVO A PRESTAR GARANTIA DO TESOURO DO ESTADO EM FAVOR DA COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Governador do Estado de São Paulo,
Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a prestar a Garantia do Tesouro do Estado, expressa em termos de fiança ou aval, em favor da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, nos casos em que a assunção dessa responsabilidade se torne indispensável à obtenção de empréstimos ou de financiamentos internos ou externos provenientes de programas financeiros, ou de cooperação, e de Fundos ou repasses de recursos específicos, bem como à aquisição de equipamentos, instalações e tecnologia.

Parágrafo único. (Vetado).

Art. 2º Fica outrossim o Poder Executivo autorizado, por intermédio de órgão de sua Administração Direta e Indireta, a caucionar ações representativas do capital das sociedades de que seja acionista, nas instituições financeiras oficiais da União e do Estado, a título de garantia ou de contragarantia dos empréstimos ou financiamentos a que se refere o artigo 1º.

§ 1º Nos casos de contragarantia, a autorização contida neste artigo somente será concedida quando imprescindível à operação e expressamente exigida pelo órgão financiador ou pela legislação federal.

§ 2º A caução de ações de que trata este artigo, no caso de sociedades de que o Estado seja acionista com mais de 50% do capital votante, não poderá ultrapassar o limite que prive o Estado de sua condição de acionista majoritário.

Art. 3º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Paulo Salim Maluf – Governador do Estado.

**DECRETO N. 14.018,
DE 27 DE SETEMBRO DE 1979**

REGULA A CONTRATAÇÃO DE NOVOS SERVIÇOS TÉCNICOS, PROJETOS E OUTROS

Paulo Salim Maluf, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais; e Considerando que a contratação de serviços técnicos relativos à consultoria, assessoramento, elaboração de planos, estudos, programas, projetos, levantamentos e diagnósticos, para a Administração Centralizada e Descentralizada do Estado, deverá corresponder à efetiva intenção do Governo de executá-las em caráter prioritário;

Considerando que, na presente conjuntura financeira do Estado, impõe-se que tais contratações obedeçam a critérios de economia e de estrita necessidade, decreta:

Art. 1º As contratações de novos serviços técnicos relativos à consultoria, assessoramento, elaboração de planos, estudos, programas, projetos, levantamentos e diagnósticos, pela Administração Centralizada e Descentralizada do Estado deverão, necessariamente, observar rigorosa necessidade e oportunidade, bem como, estar devidamente justificadas.

Art. 2º As Secretarias de Estado e os órgãos da Administração Descentralizada encaminharão os estudos e projetos à Casa Civil, que os submeterá à aprovação do Governador do Estado.

Parágrafo único. Os órgãos da Administração Centralizada e Descentralizada do Estado ficam proibidos de contratar diretamente, sem a expressa observância dos artigos 1º e 2º.^[1]

Art. 3º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Paulo Salim Maluf – Governador do Estado

Nota sobre o Decreto n. 14.018/79

[1] A expressão “sem a expressa observância dos artigos 1º e 2º”, originou-se de retificação, publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo, na seção “Poder Executivo”.

DECRETO N. 14.692, DE 24 DE JANEIRO DE 1980

DISPÕE SOBRE OPERAÇÕES IMOBILIÁRIAS DE QUE PARTICIPEM ÓRGÃOS DA ADMINISTRAÇÃO CENTRALIZADA OU ENTIDADES DA ADMINISTRAÇÃO DESCENTRALIZADA

José Maria Marin, Vice-Governador em exercício no cargo de Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Nenhum órgão de Administração Centralizada poderá realizar operações imobiliárias sem prévia consulta e manifestação da Procuradoria do Patrimônio Imobiliário da Procuradoria-Geral do Estado acerca da existência de disponibilidades de próprios estaduais, que possam atender às necessidades do órgão interessado.

Parágrafo único. Excetuam-se do disposto neste artigo as doações recebidas, sem encargo, pela Fazenda do Estado.

Art. 2º Antes de realizarem operações para a aquisição de imóveis, as entidades descentralizadas, sem prejuízo de sua autonomia, consultarão a Coordenação das Entidades Descentralizadas sobre a existência de disponibilidades de próprios estaduais que lhes possam interessar.

Art. 3º A Procuradoria do Patrimônio Imobiliário da Procuradoria-Geral do Estado e a Coordenação das Entidades Descentralizadas manterão intercâmbio de informações a respeito da disponibilidade de imóveis que, para fins de aquisição, possam interessar, respectivamente, aos órgãos da Administração Centralizada e às entidades da Administração Descentralizada.

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

José Maria Marin – Vice-Governador em exercício.

LEI N. 2.374, DE 27 DE JUNHO DE 1980

AUTORIZA O PODER EXECUTIVO A CONCEDER SUBVENÇÕES ECONÔMICAS À COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ

O Governador do Estado de São Paulo, Faço saber que, nos termos dos §§ 1º e 3º do artigo 24 da Constituição do Estado,^[1] promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a conceder subvenções econômicas à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, consignando, nas propostas orçamentárias anuais, dotações para esse fim.

Art. 2º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Paulo Salim Maluf – Governador do Estado.

Notas sobre a Lei n. 2.374/80

[1] Diz o artigo 24, e seus §§ 1º e 3º, da Constituição do Estado de São Paulo (Emenda Constitucional n. 2, de 30 de outubro de 1969): “Artigo 24. O Governador poderá enviar à Assembléia projetos de lei sobre qualquer matéria, os quais, se o solicitar, deverão ser apreciados dentro de noventa dias a contar do seu recebimento. § 1º Se o Governador julgar urgente a medida, poderá solicitar que a apreciação do projeto se faça em quarenta dias... § 3º Esgotados os prazos previstos neste artigo e parágrafos anteriores, serão os projetos considerados aprovados”.

DECRETO N. 15.319, DE 7 DE JULHO DE 1980

DISPÕE SOBRE MEDIDAS NECESSÁRIAS À INCORPORAÇÃO DE EMPRESA DO ESTADO

Paulo Salim Maluf, Governador do Estado de São Paulo, usando de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Fica o Conselho de Defesa dos Capitais do Estado – CODEC autorizado a tomar as medidas necessárias à efetivação da incorporação da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP pela Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EEMPLASA.

Art. 2º As medidas e providências referidas no artigo 1º deste Decreto, serão orientadas e coordenadas pelo Secretário da Fazenda com a colaboração das Secretarias de Economia e Planejamento e dos Negócios Metropolitanos.

Art. 3º Caberá à Secretaria dos Negócios Metropolitanos tomar as medidas operacionais e funcionais necessárias à incorporação referida nos artigos anteriores, sem prejuízo das providências de competência do Conselho de Defesa dos Capitais do Estado – CODEC.

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

Paulo Salim Maluf – Governador do Estado.

DECRETO N. 15.451, DE 30 DE JULHO DE 1980

DISPÕE SOBRE A EXECUÇÃO DE SERVIÇOS REFERENTES AO SISTEMA DE TRANSPORTES PÚBLICOS E SISTEMA VIÁRIO DE INTERESSE METROPOLITANO, NA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE SÃO PAULO

Paulo Salim Maluf, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais: Considerando, o disposto no artigo 5º da Lei Complementar n. 94, de 29 de maio de 1974,^[1] combinado com o artigo 2º do Decreto n. 10.951, de 18 de dezembro de 1977;^[2]

Considerando, as disposições contidas no Decreto n. 15.319, de 7 de julho de 1980, que dispõe sobre a incorporação da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP pela Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EEMPLASA; Considerando, que com a extinção da EMTU/SP, através da incorporação pela EEMPLASA, houve o retorno da titularidade dos serviços ao Governo do Estado; e

Considerando, finalmente que a prestação dos serviços de transporte público de passageiros, bem como de sistema viário entregues à supervisão da EMTU/SP não pode sofrer solução de continuidade, devendo ser assegurada a exploração daqueles serviços e sua fiscalização no interesse dos usuários, decreta:

Art. 1º Compete à Secretaria dos Negócios Metropolitanos dispor sobre a execução e autorizar, disciplinar, supervisionar e fiscalizar os serviços de transporte coletivo de passageiros e também de sistema viário de interesse metropolitano executados com finalidade comercial na Região Metropolitana da Grande São Paulo.

Parágrafo único. No exercício das atribuições de que trata este artigo, a Secretaria dos Negócios Metropolitanos deverá promover a compatibilização dos serviços ali referidos, objetivando sua integração com os demais serviços de transporte coletivo de passageiros e sistema viário executados na Região Metropolitana, respeitadas as competências de outras entidades da Administração Pública Direta e Indireta na mesma Região.

Art. 2º A execução dos serviços de que trata o artigo anterior será feita sob uma das seguintes modalidades:

- I – contratação com entidade pública, empresa pública, sociedade de economia mista sob o controle da União, do Estado ou de Município integrante da Região Metropolitana;
- II – contratação de serviço com empresa privada;
- III – outorga de permissão de serviço público;
- IV – outorga de concessão de serviço público;
- V – reconhecimento e ratificação de permissão de serviços públicos regularmente outorgados antes da promulgação deste Decreto.

Art. 3º As modalidades de execução de serviços previstas nos itens II e III do artigo anterior deverão ser precedidas de licitação pública, promovida pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Parágrafo único. Independência de licitação:

- I – a autorização temporária da execução de serviço quando houver urgência com vistas a garantir o interesse público e a adequada, regular, segura e eficaz prestação do serviço;
- II – a permissão de serviço que corresponder a simples prolongamento, justificado pelo interesse público, do itinerário de serviços já existentes de transporte intermunicipal e intramunicipal de interesse metropolitano.

Art. 4º A Secretaria dos Negócios Metropolitanos baixará as normas e as diretrizes necessárias à complementação deste Decreto, respeitados os direitos adquiridos das permissionárias de serviços de interesse metropolitano já em exploração regular.

Parágrafo único. Até que sejam baixadas as normas e diretrizes complementares deste Decreto serão aplicadas, no que couber, as disposições aprovadas pelo Decreto n. 36.780, de 17 de junho de 1960, relativas a penalidades e aos deveres e obrigações das permissionárias.

Art. 5º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente o Decreto n. 12.313, de 21 de setembro de 1978.

Paulo Salim Maluf – Governador do Estado.

Notas sobre o Decreto n. 15.451/80

[1] Diz o artigo 5º da Lei Complementar Estadual n. 94, de 29 de maio de 1974:

“Art. 5º Os serviços comuns de interesse metropolitano serão executados por entidades ou órgãos federais, estaduais e municipais e por empresas de âmbito metropolitano, podendo também ser objeto de concessão, permissão, autorização ou convênio”.

[2] Diz o artigo 2º do Decreto Estadual n. 10.951, de 13 de dezembro de 1977:

“Constitui o campo funcional da Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos: ... II – a organização, coordenação e operação do Sistema de Planejamento e Administração da Região Metropolitana da Grande São Paulo, compreendendo entre outros: ... h) a promoção do Sistema Metropolitano de Transportes Urbanos da Região Metropolitana da Grande São Paulo...”.

RESOLUÇÃO SNM N. 82, DE 18 DE SETEMBRO DE 1980

APROVA NORMAS PARA LICITAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS NA RMSP

O Secretário de Estado dos Negócios Metropolitanos, considerando as disposições contidas no Decreto 10.951, de 13 de dezembro de 1977,^[1] e no Decreto 15.451, de 30 de julho de 1980,^[2] resolve:

Art. 1º Aprovar as seguintes normas para licitação de serviços de transporte coletivo intermunicipal de passageiros na Região Metropolitana de São Paulo.

Art. 2º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

NORMAS PARA LICITAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

Título I

Das Disposições Preliminares

Art. 1º A execução dos serviços de transporte coletivo intermunicipal de passageiros, na Região Metropolitana de São Paulo, será feita, nos termos do disposto no artigo 2º do Decreto n. 15.451, de 30 de julho de 1980,^[3] sob uma das seguintes modalidades:

- I – contratação do serviço com entidade pública, empresa pública, sociedade de economia mista sob controle da União, do Estado ou de Município integrante da Região Metropolitana;
- II – contratação do serviço com empresa privada;
- III – outorga de permissão de serviço público.

Art. 2º As modalidades de delegação de execução de serviços previstas nos incisos II e III do artigo anterior deverão ser precedidas de licitação promovida pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Art. 3º Independência da licitação:

- I – a contratação de serviço prevista no inciso I do artigo 1º destas normas;
- II – a delegação de execução de serviço, em qualquer de suas modalidades, quando não acudir interessado à licitação anterior e desde que mantidas as condições preestabelecidas;
- III – a delegação temporária da execução de serviço, em qualquer de suas modalidades quando houver urgência para substituir entidade ou empresa executora, ou suprir falta ou deficiência na execução, com vistas a garantir a adequada, continuada, regular, segura e eficaz prestação do serviço;
- IV – a critério da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, a delegação de execução de serviço que corresponder a simples prolongamento do itinerário de serviço existente e desde que não exceda a 25% (vinte e cinco por cento) da extensão originalmente contratada ou permitida.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no inciso III deste artigo a Secretaria dos Negócios Metropolitanos deverá pôr em imediata licitação o serviço, sem prejuízo da providência ali mencionada.

Título II Da Licitação

Seção I Do Processamento

Art. 4º O procedimento da licitação será iniciado através de Resolução baixada pelo Secretário dos Negócios Metropolitanos, que conterà indicação sucinta de seu objeto e nomeação da Comissão Julgadora.

Parágrafo único. Com base na Resolução de que trata o *caput* deste artigo, será aberto processo administrativo, devidamente autuado, protocolado e numerado, no qual serão juntados oportunamente:

- I – edital e respectivos anexos;
- II – comprovante das publicações do edital resumido;
- III – original das propostas e dos documentos que as instruírem;
- IV – atas, relatórios e deliberações da Comissão Julgadora;
- V – pareceres técnicos ou jurídicos emitidos sobre a licitação;
- VI – atos de adjudicação e de homologação do objeto da licitação;
- VII – recursos eventualmente apresentados pelos interessados e respectivas manifestações e decisões;
- VIII – despacho de anulação ou de revogação da licitação, quando for o caso;
- IX – termo de contrato ou termo de compromisso e autorização de operação de linha, no caso de permissão;
- X – outros comprovantes de publicações;
- XI – demais documentos relativos à licitação.

Art. 5º O Edital conterà o número de ordem em série anual, a finalidade da licitação, a menção de que será regida por estas normas, o local, o dia e hora para recebimento da documentação e propostas, bem como para início da abertura dos envelopes, e indicará o seguinte:

- I – objeto da licitação, em descrição clara e sucinta;
- II – requisitos de participação e forma de apresentação das propostas;
- III – critérios de qualificação;
- IV – critérios para julgamento;
- V – sanções previstas em decreto e nas presentes normas;
- VI – critérios para o cálculo e fixação das tarifas;
- VII – local e horário em que serão fornecidos elementos, informações e esclarecimentos relativos à licitação;
- VIII – outras indicações necessárias.

§ 1º Original do edital deverá ser datado e assinado pela autoridade que o expedir, permanecendo no processo da licitação, e dele extraindo-se as cópias integrais ou resumidas, para sua divulgação.

§ 2º O edital será publicado, em resumo, no DO do Estado, durante três dias consecutivos, e uma ou mais vezes em jornal diário da Capital do Estado, com a indicação do local em que os interessados poderão obter o texto integral e todas as informações sobre o objeto da licitação.

Seção II Da Qualificação

Art. 6º Para qualificação nas licitações, exigir-se-á dos interessados documentação relativa à:

- I – personalidade jurídica;
- II – capacidade técnica;
- III – idoneidade financeira.

§ 1º A documentação relativa à personalidade jurídica consiste em:

- a. cédula de identidade;
- b. inscrição comercial, no caso de firma individual;
- c. ato constitutivo e alterações subseqüentes, devidamente registrados, em se tratando de sociedades comerciais, e, no caso de sociedade por ações, acompanhados da ata arquivada da assembléia da última eleição da diretoria.

§ 2º A documentação relativa à capacidade técnica consiste em:

- a. registro ou inscrição na entidade profissional competente.

§ 3º A documentação relativa à idoneidade financeira consiste em:

- a. inscrição no Cadastro Geral de Contribuintes;
- b. prova de capital integralizado correspondente a um mínimo de Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional, a ser fixado em Edital, mediante apresentação da ata da última assembléia registrada na Junta Comercial, em se tratando de sociedade por ações e, de contrato social devidamente registrado em suas alterações nos demais casos;
- c. último balanço e respectivo demonstrativo de resultado, publicados na imprensa oficial, no caso de sociedade por ações; nos demais casos, balanço e demonstrativo de resultado autenticados, certificados por Contador registrado no Conselho Regional de Contabilidade;
- d. atestado de Idoneidade Financeira da Empresa, expedido no lugar de sua sede por dois estabelecimentos bancários que, por si ou pelos seus acionistas detentores de seu controle e administração, não participem do capital ou da direção da empresa, cuja validade não deve ultrapassar 60 dias da data de sua expedição;
- e. certidão negativa de pedido de falência ou concordata, passada pelo distribuidor judicial da sede da Empresa, abrangendo 5 (cinco) anos anteriores cuja validade não deve ultrapassar 60 (sessenta) dias da data de sua expedição;
- f. certidão negativa do Imposto de Renda;
- g. certidões negativas das Fazendas Públicas Federal, Estadual e Municipal;
- h. certidão de regularidade de situação expedida pelo Instituto Nacional de Previdência Social;
- i. certidão de regularidade de situação do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço e do Programa de Integração Social;
- j. documento comprobatório de recolhimento da Contribuição Sindical, Patronal e de Empregados.

Seção III Do Julgamento

Art. 7º A licitação será processada e julgada com observância do seguinte procedimento:

- I – abertura dos envelopes “documentação de habilitação” e sua apreciação;
- II – devolução dos envelopes “proposta técnica” fechados, aos licitantes inabilitados, desde que não tenha havido recurso ou após a sua denegação;
- III – abertura dos envelopes “proposta técnica” dos licitantes habilitados, desde que transcorrido o prazo sem interposição de recursos, ou tenha havido desistência expressa, ou após o julgamento dos recursos interpostos;
- IV – classificação das propostas.

§ 1º As propostas serão classificadas por ordem numérica a partir da mais vantajosa, a que se atribuirá o primeiro lugar.

§ 2º A autoridade competente poderá, até a assinatura do contrato, desclassificar licitantes, por despacho fundamentado, sem direito à indenização ou ressarcimento e sem prejuízo de outras sanções cabíveis, se a Administração tiver notícia de qualquer fato ou circunstância, anterior ou posterior ao julgamento da licitação, que desabone sua idoneidade ou capacidade financeira, técnica ou administrativa; ou no caso do artigo 8º, § 2º.

§ 3º A abertura dos envelopes “documentação” e “proposta” será realizada sempre em ato público, previamente designado, do qual se lavrará ata circunstanciada, assinada pelos licitantes presentes, facultativamente, e pelo presidente da Comissão.

§ 4º Todos os documentos e envelopes “proposta” serão rubricados pelos licitantes presentes e pelo presidente da Comissão.

§ 5º É facultada à Comissão ou autoridade superior, em qualquer fase da licitação, a promoção de diligência, destinada a esclarecer ou a complementar a instrução do processo.

Art. 8º A execução dos serviços de que trata estas normas será contratada com o licitante classificado em primeiro lugar.

§ 1º O licitante vencedor será notificado para, no prazo que a Administração estabelecer, satisfazer os requisitos previstos no edital para a contratação ou assinatura de termo de compromisso.

§ 2º Ocorrendo desclassificação do licitante vencedor por desatendimento da notificação a que se refere este artigo, ou na hipótese do § 2º do artigo 7º a Administração poderá convocar segundo a ordem de classificação outros licitantes se não preferir proceder à nova licitação.

Art. 9º No julgamento das licitações serão considerados os seguintes fatores:

- I – capacidade econômico-financeira da empresa;
- II – localização das garagens;
- III – instalações das garagens e administração da empresa;
- IV – recursos humanos alocados na administração e nas garagens da empresa;
- V – reserva técnica da frota de ônibus;
- VI – experiência e desempenho anterior da empresa;
- VII – interferências de itinerários;
- VIII – área de atuação da empresa;
- IX – idade média atual da frota.

Parágrafo único. Ocorrendo empate no julgamento das propostas, será dada preferência em igualdade de condições, à empresa que, na ordem:

- I – for permissionária da Região Metropolitana de São Paulo;
- II – for mais antiga;
- III – servir em maior extensão, na data da abertura da licitação;
- IV – realize maior número de viagens, na data de abertura da licitação.

Art. 10. Serão desclassificadas as propostas que não atendam às exigências do Edital.

Art. 11. A licitação será anulada se ocorrer ilegalidade no seu processamento ou julgamento e poderá ser revogada, a juízo exclusivo do Secretário dos Negócios Metropolitanos, quando for considerada inoportuna ou inconveniente ao interesse público. Em qualquer caso a decisão deverá ser fundamentada.

Título III

Dos Contratos e dos Termos de Compromisso

Seção I

Dos Prazos

Art. 12. O prazo máximo das contratações previstas nos incisos I e II do artigo 1º destas normas será de 5 anos, fixado, em cada caso, em função das peculiaridades da operação do serviço a ser contratado e dos investimentos necessários.

§ 1º No caso da contratação prevista no inciso II do artigo 1º destas normas o prazo deverá constar do respectivo edital de licitação.

§ 2º O prazo máximo estabelecido neste artigo poderá ser renovado por igual período nos casos de contratação para operação do serviço mediante utilização de veículos movidos à tração elétrica.

Art. 13. O contrato somente poderá ser prorrogado, a critério da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, durante o período em que se processa a nova licitação.

Art. 14. As permissões previstas no inciso III do artigo 1º destas normas serão outorgadas pelo prazo máximo de 5 anos, podendo ser prorrogado a critério da Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Art. 15. A transferência do controle acionário, ou alteração na pessoa jurídica que importar em transferência do controle da empresa contratada ou permissionária, dependerá de prévia anuência da Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Art. 16. É vedada a transferência para outra empresa, de serviço objeto de contrato ou permissão.

Seção II

Das Penalidades

Art. 17. Pela inobservância das disposições relativas às contratações e/ou permissões, as empresas contratadas ou permissionárias estarão sujeitas às seguintes penalidades:

- I – advertência;
- II – multa;
- III – rescisão unilateral do contrato ou cassação de permissão.

§ 1º Normas Complementares regularão a aplicação das penalidades mencionadas nos incisos I e II deste artigo e fixadas no Decreto.

§ 2º As multas poderão ser agravadas nos casos de reincidência, na forma prevista em normas complementares.

Art. 18. Caberá rescisão unilateral de contrato ou a cassação de permissão nos casos:

- I – falência ou dissolução da empresa;
- II – interrupção ou suspensão de serviço, salvo motivo de força maior, comunicado imediatamente à Secretaria dos Negócios Metropolitanos e por esta reconhecido;
- III – transferência de controle acionário ou alteração na pessoa jurídica que importar em transferência do controle da empresa, sem a prévia anuência da Secretaria dos Negócios Metropolitanos;
- IV – superveniência de incapacidade técnico-operacional ou econômico-financeira, comprovada;
- V – cerceamento das atividades de auditoria na empresa;
- VI – reincidência da empresa, num período de 12 (doze) meses, em mais de 5 infrações da mesma espécie, como tal relacionada em normas complementares;
- VII – não recolhimento pela empresa, nos prazos estipulados, do valor das multas que lhe forem aplicadas.
- VIII – transferência a outra empresa do contrato ou da permissão.

Art. 19. A rescisão unilateral do contrato ou a cassação da permissão, de competência da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, serão declaradas em processo regular, assegurada ampla defesa à empresa.

Art. 20. A rescisão unilateral do contrato, ou a cassação da permissão, impedirá a empresa de habilitar-se perante a Secretaria dos Negócios Metropolitanos, para a prestação de qualquer novo serviço durante o prazo de 3 anos.

Título IV

Dos Recursos

Art. 21. Dos atos da Comissão Julgadora cabe recurso, com efeito suspensivo, ao Secretário dos Negócios Metropolitanos, no prazo de 5 (cinco) dias da intimação do ato, que se fará mediante publicação no Diário Oficial do Estado.

Art. 22. Da aplicação das penalidades previstas no artigo 17, incisos I, II e III cabe recurso ao Secretário dos Negócios Metropolitanos, no prazo de 15 dias da intimação do ato que se fará mediante publicação no Diário Oficial do Estado.

Parágrafo único. O recurso previsto nos incisos I e II do artigo 17 tem efeito suspensivo.

Título V

Disposições Gerais

Art. 23. Na contagem dos prazos estabelecidos nestas normas excluir-se-á o dia do início e incluir-se-á o do vencimento, prorrogando-se este, automaticamente, para o primeiro dia útil, se recair em dia sem expediente.

◆ Notas sobre a Resolução SNM n. 82/80

[1] *Vide* Lei Complementar Federal n. 14, de 8 de junho de 1973, à pág. 40.

[2] *Vide* Decreto Estadual n. 10.951, de 13 de dezembro de 1977, à pág. 307.

[3] *Vide* Decreto Estadual n. 15.451, de 30 de julho de 1980, à pág. 339.

RESOLUÇÃO SNM N. 114, DE 8 DE DEZEMBRO DE 1980

DELEGA ATRIBUIÇÕES E COMPETÊNCIAS AO ASSISTENTE TÉCNICO PARA COORDENAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS TRANSPORTES INTERMUNICIPAIS POR ÔNIBUS E MICROÔNIBUS NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

O Secretário de Estado dos Negócios Metropolitanos, no uso das suas atribuições e com base no disposto na alínea e, item II, do artigo 25, do Decreto n. 10.951, de 13 de dezembro de 1977,^[1] e no Decreto n. 15.451, de 30 de julho de 1980,^[2] resolve:

Art. 1º Delegar ao Assistente Técnico para Coordenação da Operação dos Transportes Intermunicipais por ônibus e microônibus na Região Metropolitana de São Paulo, designado através da Resolução SNM n. 113/80, as seguintes atribuições e competências:

- a. cumprir e fazer cumprir as disposições contidas na Resolução SNM n. 44/80, tomando as providências necessárias, expedindo atos e documentos, quando, isolada ou simultaneamente, ocorrerem: alteração das tarifas das linhas municipais de cada um dos Municípios da Região Metropolitana de São Paulo, da tarifa do metrô e da base tarifária das linhas intermunicipais de transporte coletivo por ônibus e microônibus, na Região Metropolitana de São Paulo;
- b. determinar e expedir os atos e os documentos relativos a:
 1. alteração de horários (remanejamento, redução ou aumento);
 2. alteração de itinerário (prolongamento, redução ou modificação);
 3. seccionamento tarifário (estabelecimento ou eliminação).
- c. desempenhar os serviços relativos ao cadastramento dos veículos das frotas de ônibus, assinando e apondo vistos nos Certificados de Registro, fichas de inspeção, bem como, nos Certificados de Propriedade, autorizando ou impedindo substituição de veículos e suas transferências;
- d. fiscalizar e supervisionar os serviços de transportes públicos de passageiros, no que se refere: cumprimento dos horários, itinerários, condições dos terminais, documentação dos veículos, estado geral dos veículos, frota de ônibus em operação, aplicação das tarifas, comunicação visual, atendimento aos usuários, composição da tripulação, dentre outros;

e. aplicar, nos termos do parágrafo único do artigo 4º do Decreto n. 15.451/80, penalidades aos infratores das disposições aprovadas pelo Decreto n. 36.780/60, exceto cassação de permissão.

Parágrafo único. No caso de eventos especiais, tais como festas cívicas, obras, visitas de autoridades e outros, o Assistente Técnico para Coordenação de Operação de Transportes Intermunicipais poderá efetuar as modificações necessárias à regularização dos serviços de transportes públicos intermunicipais de passageiros, expedindo os respectivos atos e determinações.

Art. 2º Para desempenho de suas funções, o Assistente Técnico para Coordenação de Operação de Transportes Intermunicipais utilizar-se-á dos serviços técnicos da Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMPLASA.

Art. 3º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Silvio Fernandes Lopes – Secretário dos Negócios Metropolitanos.

Notas sobre a Resolução n. 114/80

[1] *Vide* Decreto Estadual n. 10.951, de 13 de dezembro de 1977, à pág. 307.

[2] *Vide* Decreto Estadual n. 15.451, de 30 de julho de 1980, à pág. 339.

DECRETO N. 19.835, DE 29 DE OUTUBRO DE 1982

DISPÕE SOBRE A APROVAÇÃO DO REGULAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS, DE INTERESSE METROPOLITANO, SOB O REGIME DE FRETAMENTO

José Maria Marin, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Fica aprovado o anexo Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros, de Interesse Metropolitano, sob regime de fretamento.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

José Maria Marin – Governador do Estado.

REGULAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS, DE INTERESSE METROPOLITANO, SOB O REGIME DE FRETAMENTO

Capítulo I Disposições Preliminares

Art. 1º As presentes normas disciplinam os serviços de transporte coletivo de passageiros, de interesse metropolitano, sob o regime de fretamento.

Parágrafo único. As presentes normas aplicam-se no que couber, ao transporte particular mediante a utilização de veículo próprio.

Art. 2º Os serviços de transporte coletivo de passageiros, de interesse metropolitano, objeto deste Regulamento, classificam-se em:

- I – serviço de fretamento contínuo;
- II – serviço de fretamento eventual; e
- III – serviço particular com veículo próprio.

Art. 3º Compete à Secretaria dos Negócios Metropolitanos, autorizar, disciplinar e fiscalizar os serviços previstos nas presentes normas.

Art. 4º Somente poderão operar os serviços de que tratam as presentes normas as empresas ou entidades que estiverem registradas, para esse fim específico, na Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Parágrafo único. O registro poderá ser cancelado a qualquer tempo por motivo de interesse público.

Capítulo II Do Registro (ou Cadastro)

Art. 5º Os pedidos de registro e suas renovações formulados por empresas ou entidades destinadas a explorar serviços de transporte coletivo de passageiros, de interesse metropolitano, sob o regime de fretamento, deverão ser dirigidos ao Secretário dos Negócios Metropolitanos e instruídos com a seguinte documentação:

I – relativa à personalidade jurídica:

- a. prova do registro da empresa individual no Registro do Comércio;
- b. ato constitutivo e alterações subseqüentes, devidamente arquivados no Registro do Comércio, em se tratando de sociedades e, no caso de sociedades anônimas, certidão fornecida pela Junta Comercial da ata da Assembléia que elegeu a última Diretoria;
- c. inscrição no Cadastro Geral de Contribuintes;
- d. prova de registro na Empresa Brasileira de Turismo – EMBRATUR, quando for o caso.

II – relativa aos titulares, sócio-gerentes e dirigentes:

- a. cópia autenticada da cédula de identidade;
- b. atestado de antecedentes criminais;
- c. certidões negativas da Justiça Federal e da Justiça Estadual.

III – relativa à capacidade técnica e operacional:

- a. inventário com descrição pormenorizada das instalações e do aparelhamento técnico, adequado e disponível para a realização dos serviços;
- b. relação das equipes técnica e administrativa da empresa;
- c. relação dos veículos disponíveis para a realização do serviço e comprovação da plena propriedade de, pelo menos 3 (três) veículos dos tipos ônibus rodoviário ou microônibus, com a idade máxima de 5 (cinco) anos;
- d. prova de disponibilidade de garagem e oficina, próprias ou alugadas, adequadas para atendimento dos serviços de manutenção, estacionamento e circulação da frota.

IV – relativa à capacidade financeira e ao cumprimento das obrigações tributárias e trabalhistas:

- a. prova de capital integralizado correspondente a 10.000 (dez mil) Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional – ORTN;
- b. certidão negativa de pedido de falência ou de concordata, expedida pelo distribuidor da sede de seu principal estabelecimento;
- c. atestados de idoneidade financeira fornecidos por 2 (dois) estabelecimentos bancários;
- d. certidões negativas das Fazendas Públicas Federal, Estadual e Municipal;
- e. prova de situação de regularidade de recolhimento do ISTR;
- f. prova de cumprimento das normas de nacionalização do trabalho e da Previdência Social.

Art. 6º As empresas e entidades que operem serviço particular com veículo próprio instruirão o pedido de registro com os documentos referentes à comprovação da personalidade jurídica e da propriedade dos veículos, mencionados no artigo 5º deste Regulamento.

Art. 7º Deferido o registro, a Secretaria dos Negócios Metropolitanos expedirá o competente certificado de autorização de operação.

§ 1º Os documentos necessários ao registro ou as renovações deverão ser atualizados anualmente.

§ 2º A Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá exigir a qualquer tempo a renovação do registro.

§ 3º Será de 5 (cinco) anos o prazo de validade do registro.

Art. 8º As empresas que operem serviços de fretamento comunicarão à Secretaria dos Negócios Metropolitanos quaisquer alterações relativas à sua personalidade jurídica, capacidade técnica ou idoneidade financeira, e, as que operem serviços particulares, as alterações referentes à personalidade jurídica e à propriedade dos veículos utilizados.

Art. 9º Os documentos especificados neste Capítulo poderão ser substituídos pela apresentação do registro no Departamento de Estradas de Rodagem, nos termos do Decreto n. 13.691, de 11 de julho de 1979, que comprove que os documentos exigidos neste Decreto já foram apresentados àquela autarquia.

Capítulo III **Da Classificação dos Serviços**

Art. 10. Fretamento contínuo é o serviço prestado a um cliente pessoa jurídica, mediante contrato escrito, tendo por objeto o transporte de empregados, dirigentes de empresas e estudantes, por um número determinado de viagens.

§ 1º A empresa transportadora, no prazo de 5 (cinco) dias a contar da data da contratação, comunicará por escrito à Secretaria dos Negócios Metropolitanos a prestação de serviço definido neste artigo, apresentando comprovante no prazo de 10 (dez) dias a referida comunicação.

§ 2º Qualquer alteração do contrato ou sua rescisão, bem assim o término da prestação do serviço, serão comunicados à Secretaria dos Negócios Metropolitanos pela empresa transportadora, no prazo de 15 (quinze) dias da data de sua ocorrência, juntando uma via do documento.

Art. 11. Fretamento eventual é o serviço prestado a um cliente ou a um grupo de pessoas, mediante contrato escrito, para uma viagem.

§ 1º Quando o transporte eventual for de natureza turística, observado o que dispõe a Empresa Brasileira de Turismo – EMBRATUR, a empresa transportadora comunicará a realização da viagem de fretamento eventual à Secretaria dos Negócios Metropolitanos, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas a contar da data da contratação.

§ 2º Nos demais casos de fretamento eventual, a empresa transportadora deverá requerer à Secretaria dos Negócios Metropolitanos autorização com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas, para a realização da viagem.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a autorização fica condicionada à caracterização da eventualidade e excepcionalidade da viagem, a critério da Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Art. 12. Serviço particular com veículo próprio, é a atividade realizada pela empresa ou entidade no exclusivo transporte de pessoas relacionadas com sua atividade-fim.

Parágrafo único. O veículo será dirigido por empregado da empresa ou entidade.

Capítulo IV **Dos Veículos**

Art. 13. Os serviços de transporte definidos no artigo 1º serão executados por veículos que atendam às condições de segurança, conforto, higiene, bem como às especificações exigidas pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos e disposições do Código Nacional de Trânsito.

§ 1º Nenhum veículo poderá modificar suas características, sem prévia autorização da autoridade de trânsito.

§ 2º A inclusão ou a exclusão de veículos da frota deverá ser previamente autorizada pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Art. 14. Além dos requisitos exigidos pelo Código Nacional de Trânsito, os veículos deverão estar equipados com tacógrafo.

§ 1º Sempre que necessário, a critério da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, poderá ser exigida a exibição do disco de tacógrafo.

§ 2º Para o fim previsto no parágrafo anterior, a empresa ou entidade é obrigada a conservar os discos de tacógrafo por 12 (doze) meses.

Art. 15. Os veículos utilizados no serviço de fretamento deverão apresentar:

I – na parte externa:

- a. cores e desenhos aprovados pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos;
- b. inscrição visível da firma ou razão social da empresa;
- c. número de ordem do veículo;
- d. no letreiro frontal, o nome do cliente, no caso de fretamento contínuo;
- e. a expressão “fretamento metropolitano”, na hipótese de fretamento contínuo.

II – na parte interna, perfeitamente visível:

- a. os endereços e telefones da empresa transportadora e da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, para reclamações;
- b. o certificado de vistoria pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos;
- c. o cartão de identificação da tripulação.

Art. 16. Para ser utilizado, o veículo deve ser vistoriado e aprovado previamente pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Parágrafo único. Os veículos-ônibus e microônibus, deverão ter 1 (uma) porta e poltronas rodoviárias.

Art. 17. A Secretaria dos Negócios Metropolitanos, fará a vistoria dos veículos sempre que julgar conveniente.

Art. 18. Os veículos registrados no serviço de fretamento não poderão ser utilizados no transporte regular e vice-versa.

Capítulo V

Do Pessoal de Serviço

Art. 19. A tripulação dos veículos do serviço de fretamento deverá estar uniformizada, ostentando identificação funcional.

Capítulo VI

Do Controle Operacional

Art. 20. As empresas de fretamento deverão enviar previamente os roteiros das viagens contratadas à Secretaria dos Negócios Metropolitanos que poderá alterá-los, tendo em vista o melhor desempenho do fluxo viário.

Capítulo VII

Das Penalidades

Art. 21. Será aplicada à empresa transportadora multa no valor de 2 (duas) Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional – ORTN quando:

- I – não estiver uniformizada e identificada a tripulação nos termos do artigo 19;

- II – no interior do veículo não estiverem afixados os cartões de identificação da tripulação e outras indicações exigíveis;
 - III – deixar a empresa de atender às notificações ou determinações referentes ao serviço;
 - IV – forem negados esclarecimentos à fiscalização;
 - V – não forem exibidos ou apresentados à fiscalização documentos pela mesma exigíveis;
 - VI – deixar de atualizar os documentos relativos ao registro e suas renovações.
- Art. 22.** Será aplicada multa no valor de 5 (cinco) ORTN quando:
- I – a empresa transportar passageiros além da lotação permitida;
 - II – for utilizado veículo com o certificado da vistoria vencido;
 - III – ocorrer retardamento na entrega dos elementos estatísticos ou outros que venham a ser exigidos pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos da empresa.
- Art. 23.** Será aplicada multa no valor de 10 (dez) ORTN quando:
- I – a empresa utilizar veículo não registrado na Secretaria dos Negócios Metropolitanos;
 - II – for mantido em serviço preposto da empresa cujo afastamento foi exigido pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos;
 - III – ocorrer cobrança indevida a qualquer título;
 - IV – for recusada ou dificultada a viagem a agente da fiscalização em serviço;
 - V – a empresa infringir qualquer das disposições do presente Regulamento.
- Art. 24.** Será aplicada multa no valor de 15 (quinze) ORTN quando a empresa:
- I – recusar o fornecimento de elementos estatísticos à Secretaria dos Negócios Metropolitanos;
 - II – utilizar veículo de outra empresa sem autorização da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, salvo em caso de socorro;
 - III – utilizar veículos cujas especificações foram alteradas sem submetê-los previamente à nova vistoria.
- Art. 25.** Será aplicada multa no valor de 20 (vinte) ORTN quando:
- I – a empresa proceder de modo a induzir o público a erro, com relação às finalidades do serviço;
 - II – o agente da fiscalização for desacatado por Diretor, gerente ou preposto da empresa;
 - III – for recusada a entrega do disco do tacógrafo quando requisitado pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos;
 - IV – faltar ou apresentar-se com defeito equipamento obrigatório exigido pelo Código Nacional de Trânsito.
- Art. 26.** Será aplicada multa no valor de 25 (vinte e cinco) ORTN quando:
- I – a empresa utilizar qualquer documento adulterado ou falsificado;
 - II – a empresa adulterar o disco do tacógrafo;
 - III – a empresa apresentar elementos estatísticos que não correspondam ao real transporte de passageiros;
 - IV – o motorista dirigir o veículo de modo a comprometer a segurança ou conforto dos passageiros;
 - V – o veículo em operação não apresentar condições de perfeita segurança;
 - VI – for mantido em serviço veículo cuja retirada tenha sido exigida pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos.
- Art. 27.** Será aplicada multa em dobro em caso de reincidência da empresa na mesma infração no prazo de 1 (um) ano.
- Art. 28.** As empresas não registradas nos termos deste Regulamento que executarem os serviços definidos no artigo 1º, terão seus veículos apreendidos, aplicando-se-lhes multa no valor de 25 (vinte e cinco) ORTN.

- Art. 29.** Será aplicada a pena de cassação do registro quando a empresa transportadora:
- I – desviar suas finalidades, agindo dolosamente em detrimento dos demais serviços de transporte;
 - II – deixar de recolher as multas definitivamente aplicadas no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da notificação;
 - III – cometer infrações de natureza grave ao presente Regulamento;
 - IV – não renovar o registro se exigida a renovação.

Parágrafo único. Aplicada a pena a que se refere o presente artigo, a empresa poderá obter novo registro somente depois de transcorrido 1 (um) ano e a critério da Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

- Art. 30.** A aplicação das penalidades previstas neste Capítulo competirá:
- I – ao Secretário dos Negócios Metropolitanos, nos casos de cassação do registro previstos no artigo 28;
 - II – ao Chefe de Gabinete nos demais casos.

Capítulo VIII Dos Recursos

Art. 31. Das decisões do Chefe de Gabinete caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, a contar da publicação do ato no Diário Oficial, ao Secretário dos Negócios Metropolitanos.

Parágrafo único. O recurso será dirigido à autoridade superior sempre por intermédio de quem praticou o ato recorrido, que poderá, todavia, reconsiderar sua própria decisão no prazo de 10 (dez) dias ou fazê-lo subir devidamente informado.

Art. 32. Das decisões do Secretário dos Negócios Metropolitanos caberá pedido de reconsideração, no prazo de 15 (quinze) dias, a contar da publicação do ato no Diário Oficial.

Capítulo IX Das Disposições Finais e Transitórias

Art. 33. As empresas transportadoras em atividade terão, a contar da entrada em vigor das presentes normas, os prazos de:

- I – 90 (noventa) dias para o registro previsto no Capítulo II;
- II – 180 (cento e oitenta) dias para atender às demais exigências de caráter operacional previstas nas presentes normas.

Parágrafo único. Fica assegurada a execução dos contratos de fretamento em curso na data da edição deste Decreto, desde que as empresas ou entidades interessadas remetam cópia dos instrumentos correspondentes no prazo de 30 (trinta) dias, à Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Art. 34. O Secretário dos Negócios Metropolitanos poderá expedir instruções complementares às presentes normas.

José Maria Marin – Governador do Estado.

INSTRUÇÃO SNM N. 3, DE 7 DE MARÇO DE 1983

INSTRUÇÕES SOBRE O MODO E FORMA DE PROCEDER AO REGISTRO DE EMPRESAS OU ENTIDADES PARA OPERAÇÃO DE SERVIÇOS METROPOLITANOS DE TRANSPORTE COLETIVO POR FRETAMENTO

Disposições Gerais

Art. 1º Somente podem operar os serviços metropolitanos de transporte coletivo por fretamento as empresas e entidades que se registrem para esse fim, na SNM.

Art. 2º Poderão registrar-se na SNM, para o fim de operar os serviços metropolitanos de transporte coletivo por fretamento contínuo e eventual, assim definidos nos artigos 10 e 11 do Regulamento aprovado pelo Decreto n. 19.835/82, as empresas ou entidades devidamente constituídas que comprovem capacidade técnica, operacional e financeira, inscritas, quando for o caso, na EMBRATUR.

Parágrafo único. Poderão registrar-se para o fim de operar os serviços de transporte de pessoas relacionadas com sua atividade-fim as empresas ou entidades legalmente constituídas e que sejam proprietárias dos veículos a serem utilizados nos serviços de transporte.

Do Registro para Operação de Serviços de Transporte por Fretamento Contínuo e Eventual

Art. 3º Os pedidos de registros e suas renovações formulados por empresas ou entidades destinadas a explorar serviços de transporte coletivo de passageiros, de interesse metropolitano, sob o regime de fretamento, contínuo e eventual, deverão ser dirigidos ao Secretário dos Negócios Metropolitanos e instruídos com a seguinte documentação:

I – relativa à personalidade jurídica:

- a. prova do registro da empresa individual no Registro do Comércio;
- b. ato constitutivo e alterações subseqüentes, devidamente arquivados no Registro do Comércio, em se tratando de sociedade e, no caso de sociedades anônimas, certidão fornecida pela Junta Comercial da ata da Assembléia que elegeu a última diretoria;
- c. inscrição no Cadastro Geral de Contribuinte;
- d. prova de registro na Empresa Brasileira de Turismo – EMBRATUR, quando for o caso.

II – relativa aos titulares, sócios-gerentes e dirigentes:

- a. cópia autenticada da cédula de identidade;
- b. atestado de antecedentes criminais;
- c. certidões negativas da Justiça Federal e da Justiça Estadual.

III – relativa à capacidade técnica e operacional:

- a. inventário com descrição pormenorizada das instalações e do aparelhamento técnico, adequado e disponível para a realização dos serviços;
- b. relação das equipes técnicas e administrativas da empresa;
- c. relação dos veículos disponíveis para a realização do serviço e comprovação da plena propriedade de, pelo menos, 3 veículos dos tipos ônibus rodoviário ou microônibus, com a idade máxima de 5 anos;
- d. prova de disponibilidade de garagem e oficina, próprias ou alugadas, adequadas para atendimento dos serviços de manutenção, estacionamento e circulação da frota.

IV – relativa à capacidade financeira e ao cumprimento das obrigações tributárias e trabalhistas:

- a. prova de capital integralizado correspondente a 10.000 Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional – ORTN's;

- b. certidão negativa de pedido de falência ou de concordata, expedida pelo distribuidor da sede de seu principal estabelecimento;
- c. atestados de idoneidade financeira fornecidos por 2 estabelecimentos bancários;
- d. certidões negativas das Fazendas Públicas Federal, Estadual e Municipal;
- e. prova de situação de regularidade de recolhimento do ISTR;
- f. prova de cumprimento das normas de nacionalização do trabalho e da previdência social.

Parágrafo único. Não poderão figurar na relação a que se refere a letra c do inciso III, os veículos registrados em qualquer órgão da Administração Pública para transporte regular de passageiros.

Art. 4º O certificado válido de registros no DER para exploração de serviços intermunicipais de transporte coletivo por fretamento, em qualquer modalidade, substitui a documentação para a inscrição de empresas e entidades na SNM.

Parágrafo único. O registro mediante a apresentação do certificado do DER deverá ser renovado no prazo de 30 dias, mediante a apresentação dos documentos referidos no artigo 3º, destas instruções.

Do Registro para Operação de Serviços de Transporte de Pessoas Relacionadas com a Atividade-Fim da Empresa ou Entidade

Art. 5º Os pedidos de registros formulados por empresas ou entidades que queiram operar os serviços de transporte de pessoas relacionadas com sua atividade-fim, deverão ser dirigidos ao Secretário dos Negócios Metropolitanos e instruídos com a documentação indicada no artigo 3º, incisos I e II, destas instruções, mais a xerocópia autenticada do certificado de propriedade de cada veículo.

Disposições Finais

Art. 6º Feito o registro, a SNM expedirá Certificado de Autorização de Operação.

Parágrafo único. O Certificado será expedido após 20 dias do registro.

Art. 7º Os documentos necessários ao registro ou as renovações deverão ser atualizadas anualmente.

Art. 8º A SNM poderá exigir a qualquer tempo a renovação do registro.

Art. 9º Será de 5 anos o prazo de validade do registro.

Art. 10. Não se concederá novo registro à empresa ou entidade cujo registro tenha sido cassado há menos de 5 anos.

Art. 11. As empresas que operem serviços de fretamento contínuo e eventual comunicarão à SNM quaisquer alterações à sua personalidade jurídica, capacidade técnica ou idoneidade financeira, e as que operem serviços particulares, as alterações referentes à personalidade jurídica e à propriedade dos veículos utilizados.

Art. 12. As empresas ou entidades que estejam operando serviços metropolitanos de transporte coletivo por fretamento, ainda não inscritas na SNM, poderão registrar-se no prazo de 90 dias, para os fins previstos nestas instruções.

Art. 13. O transporte clandestino ou irregular será reprimido na forma da lei, procedendo-se à apreensão dos veículos nele utilizados, pagas as despesas pelo infrator, sem prejuízo da apuração da responsabilidade penal.

Parágrafo único. O veículo apreendido só poderá ser liberado pela autoridade competente, a requerimento de seu proprietário e após a abertura do inquérito policial.

**DECRETO N. 20.846,
DE 11 DE MARÇO DE 1983^[1]****DISPÕE SOBRE A EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS METROPOLITANOS DE TRANSPORTE REGULAR**

José Maria Marin, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Compete à Secretaria dos Negócios Metropolitanos dispor sobre a execução e autorizar, disciplinar, supervisionar e fiscalizar os serviços de transporte coletivo de passageiros e também o sistema viário de interesse metropolitano, executados com finalidade comercial na Região Metropolitana da Grande São Paulo.

Parágrafo único. No exercício das atribuições de que trata este artigo, a Secretaria dos Negócios Metropolitanos deverá promover a compatibilização dos serviços ali referidos, objetivando sua integração com os demais serviços de transporte coletivo de passageiros e sistema viário executados na Região Metropolitana, respeitada a competência de outras entidades da Administração Pública.

Art. 5º A Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá delegar a execução dos serviços de que trata o artigo 1º deste Decreto, a empresas, mediante a outorga de permissão, competindo ao Governador do Estado a fixação e as revisões de tarifas.

§ 1º Às permissões outorgadas para a execução de serviços metropolitanos de transporte coletivo regular, aplicam-se as Normas e Diretrizes aprovadas pelo Decreto n. 36.780, de 17 de junho de 1960, contidas nos Títulos II (Da Permissão), III (Das Condições do Regime da Permissão), IV (Dos Deveres das Permissionárias), V (Da Comissão de Tráfego), VI (Das Penalidades) e no artigo 24 do Título VI (Das Disposições Gerais), ressalvada a competência prevista no artigo 1º e parte final, do artigo 2º, deste Decreto.

§ 2º A Comissão de Tráfego, órgão da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, subordinada ao Titular da Pasta, competente para julgar recursos de suas decisões, será composta de 5 (cinco) membros, designados pelo Secretário, pelo prazo de 1 (um) ano, sendo:

- I – 2 (dois) engenheiros da Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMPLASA;
- II – 1 (um) funcionário da Secretaria dos Negócios Metropolitanos;
- III – 1 (um) Procurador do Estado em exercício na Secretaria dos Negócios Metropolitanos;
- IV – 1 (um) representante das permissionárias dos serviços metropolitanos de transporte coletivo regular, indicado pelo respectivo Sindicato, em lista tríplice.

Art. 3º A Secretaria dos Negócios Metropolitanos baixará no prazo de 120 (cento e vinte) dias as normas e diretrizes necessárias à complementação deste Decreto, que se aplica aos casos pendentes, respeitadas as situações das permissionárias de serviços metropolitanos de transporte coletivo regular já em exploração.

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

José Maria Marin – Governador do Estado.

Nota sobre o Decreto n. 20.846/83

[1] Em vista das incorreções com que foi publicado, este Decreto foi revogado e teve sua redação substituída pelo Decreto Estadual n. 20.876, de 23 de março de 1983, que transcrevemos a seguir.

**DECRETO N. 20.876,
DE 23 DE MARÇO DE 1983^[1]**

DISPÕE SOBRE A EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS METROPOLITANOS DE TRANSPORTE REGULAR

André Franco Montoro, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Compete à Secretaria dos Negócios Metropolitanos dispor sobre a execução e autorizar, disciplinar, supervisionar e fiscalizar os serviços de transporte coletivo de passageiros e também o sistema viário de interesse metropolitano, executados com finalidade comercial na Região Metropolitana da Grande São Paulo.

Parágrafo único. No exercício das atribuições de que trata este artigo, a Secretaria dos Negócios Metropolitanos deverá promover a compatibilização dos serviços ali referidos, objetivando sua integração com os demais serviços de transporte coletivo de passageiros e sistema viário executados na Região Metropolitana, respeitada a competência de outras entidades da Administração Pública.

Art. 2º A Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá delegar a execução dos serviços de que trata o artigo anterior a empresas, mediante outorga de permissão.

Parágrafo único. Às permissões outorgadas para a execução de serviços metropolitanos de transporte coletivo regular, aplicam-se as Normas e Diretrizes aprovadas pelo Decreto n. 36.780, de 17 de junho de 1960, contidas nos Títulos II (Da Permissão), III (Das Condições do Regime da Permissão), IV (Dos Deveres das Permissionárias), V (Da Comissão de Tráfego), VI (Das Penalidades) e no artigo 24 do Título VI (Das Disposições Gerais), ressalvada a competência prevista no artigo 1º deste Decreto.

Art. 3º A Comissão de Tráfego, órgão da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, subordinada ao Titular da Pasta, competente para julgar recursos de suas decisões, será composta de 5 (cinco) membros, designados pelo Secretário, pelo prazo de 1 (um) ano, sendo:

- I – 2 (dois) engenheiros da Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EEMPLASA;
- II – 1 (um) funcionário da Secretaria dos Negócios Metropolitanos;
- III – 1 (um) Procurador do Estado em exercício na Secretaria dos Negócios Metropolitanos;
- IV – 1 (um) representante das permissionárias dos serviços metropolitanos de transporte coletivo regular, indicado pelo respectivo sindicato, em lista tríplice.

Art. 4º A Secretaria dos Negócios Metropolitanos baixará no prazo de 120 (cento e vinte) dias as normas e diretrizes necessárias à complementação deste Decreto, que se aplica aos casos pendentes, respeitadas as situações das permissionárias de serviços metropolitanos de transporte coletivo regular já em exploração.

Art. 5º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogado o Decreto n. 20.846, de 11 de março de 1983.

André Franco Montoro – Governador do Estado.

↕ Nota sobre o Decreto n. 20.876/83

[1] Revoga o Decreto Estadual n. 20.846, de 11 de março de 1983, *vide* à pág. 355.

RESOLUÇÃO SNM n. 59, DE 17 DE MAIO DE 1983

CONSTITUI A COMISSÃO TÉCNICA PERMANENTE COM A INCUMBÊNCIA DE OPINAR SOBRE ASSUNTOS RELATIVOS AOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO DE INTERESSE METROPOLITANO SOB O REGIME DE FRETAMENTO

O Secretário dos Negócios Metropolitanos, no uso de suas atribuições, resolve:

Art. 1º Fica constituída, junto ao Gabinete do Secretário dos Negócios Metropolitanos, Comissão Técnica Permanente com a incumbência de opinar sobre assuntos relativos aos serviços de transporte coletivo de interesse metropolitano sob o regime de fretamento, ressalvadas as atribuições legais dos demais órgãos.

Art. 2º A Comissão Técnica Permanente será constituída de:

- 1 (um) representante com indicação de suplente da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, com seu Presidente;
- 1 (um) representante com indicação de suplente da área jurídica da Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMPLASA;
- 1 (um) representante com indicação de suplente da área técnica de transportes da Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMPLASA;
- 1 (um) representante com indicação de suplente da Associação dos Empresários de Transportes e Turismo do Estado de São Paulo;
- 1 (um) representante com indicação de suplente da Associação dos Transportadores de Turistas, Industriários, Colegiais e Similares do Estado de São Paulo.

Art. 3º A Comissão Técnica Permanente poderá, por iniciativa de quaisquer de seus membros, efetuar estudos sobre os serviços de transporte coletivo, de interesse metropolitano, sob o regime de fretamento, ouvindo os órgãos técnicos da Secretaria dos Negócios Metropolitanos e da EMPLASA.

Art. 4º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, tornando sem efeito o disposto na Resolução SNM n. 94, de 23.12.82, Resolução SNM n. 95, de 23.12.82, Resolução SNM n. 13, de 04.02.83 e Resolução SNM n. 14, de 04.02.83

Almino Affonso – Secretário dos Negócios Metropolitanos.

DECRETO N. 21.177, DE 18 DE AGOSTO DE 1983

INSTITUI O PROGRAMA TROLEBUS NO ESTADO DE SÃO PAULO, CRIA O GRUPO EXECUTIVO DO PROGRAMA, E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS

André Franco Montoro, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais e com fundamento no artigo 89 da Lei n. 9.717, de 30 de janeiro de 1967, decreta:

Art. 1º É instituído o Programa Trolebus no Estado de São Paulo com o objetivo de promover:

- I – a melhoria no sistema de transporte urbano;
- II – a substituição de derivados de petróleo pela utilização de energia elétrica nos transportes;
- III – a redução da poluição urbana;
- IV – o incentivo à indústria nacional.

Art. 2º É criado, junto ao Gabinete do Governador o Grupo Executivo do Programa Trolebus no Estado de São Paulo.

Art. 3º O grupo criado pelo artigo anterior tem as atribuições de coordenar e desenvolver, na Região Metropolitana da Grande São Paulo, e em cidades grandes e médias do interior, o Programa Trolebus no Estado de São Paulo.

Art. 4º O Grupo Executivo do Programa Trolebus no Estado de São Paulo será integrado pelos seguintes membros:

- I – (um) representante da Secretaria de Economia e Planejamento, com as funções de Secretário-Executivo;
- II – 1 (um) representante da Secretaria dos Negócios Metropolitanos;
- III – 1 (um) representante da Secretaria dos Transportes;
- IV – 1 (um) representante da CESP – Companhia Energética de São Paulo;
- V – mediante convite do Governador do Estado, 1 (um) representante da Prefeitura do Município de São Paulo;
- VI – 1 (um) técnico de reconhecida especialidade na matéria, designado pelo Governador do Estado.

Art. 5º Dentro do Programa Trolebus no Estado de São Paulo, caberá:

- I – ao Grupo Executivo do Programa:
 - a. elaborar as normas gerais do Programa;
 - b. estabelecer os critérios de avaliação dos programas e projetos das Prefeituras e da Região Metropolitana da Grande São Paulo;
 - c. coordenar as demais atividades ligadas ao Programa;
 - d. credenciar entidades a prestar apoio técnico às Prefeituras do interior do Estado;
 - e. elaborar seu regimento interno.
- II – à Secretaria de Economia e Planejamento:
 - a. equacionar financeiramente a disponibilidade global dos recursos a serem utilizados no Estado;
 - b. definir as prioridades de aplicações do Programa a nível estadual, tendo em vista os projetos apresentados e os critérios definidos pelo Grupo Executivo do Programa.
- III – à Secretaria dos Negócios Metropolitanos:
 - a. planejar, projetar e coordenar a implantação do Sistema Metropolitano de Trolebus;
 - b. apoiar tecnicamente os municípios da Região Metropolitana da Grande São Paulo no estudo da viabilidade de instalação de seus sistemas próprios de Trolebus;
 - c. prestar colaboração ao Grupo Executivo do Programa.
- IV – à Secretaria dos Transportes:
 - a. dar apoio técnico no estudo e nos projetos de transporte urbano das cidades grandes e médias do interior;
 - b. prestar colaboração ao Grupo Executivo do Programa.
- V – às empresas de eletricidade:
 - a. implantar, operar e manter a infra-estrutura elétrica na Região Metropolitana da Grande São Paulo e no interior do Estado;
 - b. construir as redes e subestações necessárias ao desenvolvimento do Programa;
 - c. prestar colaboração ao Grupo Executivo do Programa.

Parágrafo único. A Prefeitura do Município de São Paulo será convidada a colaborar com os órgãos estaduais no planejamento e execução do Sistema Metropolitano de Trolebus, bem como a prestar colaboração ao Grupo Executivo do Programa.

Art. 6º O Programa deverá contar com os recursos provenientes de diversas fontes a nível federal, estadual e municipal, inclusive créditos internos e externos, além de investimentos do setor privado.

Art. 7º A Secretaria de Economia e Planejamento prestará ao Grupo Executivo do Programa o necessário suporte técnico-administrativo, sem prejuízo da colaboração dos demais órgãos e entidades nele representados.

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

André Franco Montoro – Governador do Estado.

LEI N. 3.865, DE 19 DE OUTUBRO DE 1983

DISPÕE SOBRE REQUISITOS A SEREM OBEDECIDOS PELOS VEÍCULOS DE CARGA, QUANDO UTILIZADOS NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

O Governador do Estado de São Paulo,
Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Os veículos de carga, quando utilizados no transporte de passageiros, somente poderão transitar nas estradas estaduais se estiverem dotados de cobertura de madeira ou metálica, bancos fixos com encostos individuais e guardas altas de madeira.

Art. 2º A infringência do disposto no artigo anterior acarretará ao infrator a imposição das penalidades previstas na legislação que regula o tráfego em rodovias.

Art. 3º O Poder Executivo adotará as medidas cabíveis visando à fiel execução da presente Lei, inclusive no que se refere à fiscalização e à aplicação de penalidades.

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

Franco Montoro – Governador do Estado.

RESOLUÇÃO SNM N. 33, DE 28 DE FEVEREIRO DE 1985

AUTORIZA AS EMPRESAS OPERADORAS A CONCEDER TRANSPORTE GRATUITO AOS POLICIAIS MILITARES FARDADOS

O Secretário de Estado dos Negócios Metropolitanos,

Considerando que os motoristas e cobradores de ônibus na Região Metropolitana de São Paulo, vêm sendo submetidos a constantes atos de violência;

Considerando que a presença de policiais militares fardados irá inspirar maior segurança aos usuários desses veículos, resolve:

Art. 1º As empresas permissionárias de serviços metropolitanos de transporte coletivo regular por ônibus ficam obrigadas a conceder nas respectivas linhas, transporte gratuito a policiais militares, quando fardados.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

RESOLUÇÃO SNM N. 182, DE 31 DE OUTUBRO DE 1985

AUTORIZA A COMPANHIA DO METRÔ A CONCEDER EM SUAS LINHAS, TRANSPORTE GRATUITO ÀS PESSOAS COM 65 OU MAIS ANOS DE IDADE

O Secretário dos Negócios Metropolitanos, autoriza a Companhia do METRÔ a conceder, em suas linhas, transporte gratuito a pessoas com 65 ou mais anos de idade, considerando que o Poder Público tem o dever de proteger e amparar as pessoas idosas e favorecer-lhes o lazer, resolve:

Art. 1º Fica a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ empresa vinculada a esta Secretaria de Estado, autorizada a conceder, em suas linhas, transporte gratuito às pessoas com 65 ou mais anos de idade.

Art. 2º Para a fiel execução deste ato, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá tomar todas as providências administrativas necessárias.

Art. 3º Esta Resolução entrará em vigor a partir de 1º de novembro de 1985.

LEI N. 4.953, DE 27 DE DEZEMBRO DE 1985

PROÍBE A INSTALAÇÃO DE DISPOSITIVOS NO INTERIOR DOS ÔNIBUS INTERMUNICIPAIS QUE PREJUDIQUEM A SEGURANÇA, O CONFORTO E O LIVRE ACESSO DOS SEUS USUÁRIOS

O Governador do Estado de São Paulo,
Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica proibida a instalação de dispositivos no interior dos ônibus intermunicipais que prejudiquem a segurança, o conforto e o livre acesso dos seus usuários.

Art. 2º (Vetado).

Art. 3º As portas dos veículos deverão ser guarnecidas com borracha macia, visando amortecer o golpe contra pessoas ou objetos, num eventual fechamento inoportuno.

Parágrafo único. O prazo para a adaptação aos veículos das portas de que trata este artigo será de 60 (sessenta) dias.

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

Franco Montoro – Governador do Estado.

DECRETO N. 24.675, DE 30 DE JANEIRO DE 1986^[1]

REGULAMENTA OS SERVIÇOS METROPOLITANOS DE TRANSPORTE COLETIVO REGULAR DE PASSAGEIROS, POR ÔNIBUS, NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Franco Montoro, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais à vista da exposição de motivos do Secretário dos Negócios Metropolitanos, decreta:

Capítulo I

Das Disposições Preliminares

Art. 1º Os serviços metropolitanos de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo passam a ser disciplinados por este Decreto.

§ 1º Os serviços de transporte deverão ser prestados com regularidade e eficiência, objetivando a satisfação dos interesses comuns dos cidadãos e a ordenação do uso e ocupação do solo metropolitano.

§ 2º Respeitados os objetivos de que trata o parágrafo anterior, os serviços destinam-se, basicamente, à alimentação de modalidades estruturadas de transporte de maior capacidade, tais como os sistemas metroviário, ferroviário ou de trolebus ou de ônibus em via exclusiva.

Art. 2º Não serão permitidos o cartel, a concorrência ruínosa e outras práticas que coloquem em risco a estabilidade dos serviços ou contrariem o interesse da coletividade.

Capítulo II

Da competência

Art. 3º Compete à Secretaria dos Negócios Metropolitanos o planejamento, criação, implantação, supressão, coordenação, execução, regulamentação, controle e fiscalização dos serviços metropolitanos de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo, bem como a aplicação das sanções e fixação das tarifas respectivas.

Art. 4º No desempenho de suas atribuições, a Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá utilizar os serviços da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Capítulo III

Das Linhas de Transporte

Art. 5º As linhas metropolitanas de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo classificam-se em comuns e seletivas.

§ 1º Nas comuns serão utilizados veículos do tipo urbano, permitido o transporte de passageiros em pé, nos limites fixados pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

§ 2º Nas seletivas serão utilizados veículos especiais, vedado o transporte de passageiro em pé.

Art. 6º Nas linhas metropolitanas de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, a Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá autorizar viagens parciais, derivações, bifurcações e prolongamentos.

§ 1º As complementações previstas no *caput* não poderão ter execução autônoma.

§ 2º As viagens parciais deverão ter:

1. itinerário totalmente coincidente com a linha;
2. seus terminais no itinerário da linha, salvo a hipótese de adequação ao sistema viário local;
3. quantidade de viagens inferior a 40% (quarenta por cento) das viagens da linha.

§ 3º A derivação deverá ter:

1. terminais coincidentes com os de linha;
2. distância de qualquer ponto do itinerário da linha, medida em linha reta e perpendicular à mesma, que não ultrapasse 20% (vinte por cento) de sua extensão ou 3 (três) quilômetros, adotando-se o menor valor entre elas;
3. diferença de extensão, em relação à linha, inferior a 30% (trinta por cento) ou 5 (cinco) quilômetros, adotando-se o menor valor entre elas;
4. trecho de itinerário, não coincidente com a linha, não superior a 30% (trinta por cento) ou 5 (cinco) quilômetros, adotando-se o menor valor entre elas;
5. quantidade de viagens inferior a 40% (quarenta por cento) das viagens da linha.

§ 4º A bifurcação deverá ter:

1. um dos terminais não coincidentes com os da linha;
2. extensão do itinerário não coincidente, de no máximo 30% (trinta por cento) ou 5 (cinco) quilômetros, adotando-se o menor valor entre elas;
3. quantidade de viagens inferior a 40% (quarenta por cento) das viagens da linha.

§ 5º O prolongamento deverá ter:

1. um dos terminais coincidentes com os da linha;
2. itinerário abrangendo todo o itinerário da linha, acrescido do trecho prolongado;
3. extensão não superior a 30% (trinta por cento) da linha ou 5 (cinco) quilômetros, adotando-se o menor valor entre elas;
4. quantidade de viagens inferior a 40% (quarenta por cento) das viagens da linha.

§ 6º No acréscimo de qualquer serviço complementar em região ou área de influência de duas ou mais permissionárias, será dada preferência, em igualdade de condições, à empresa que, com o acréscimo, melhor atender aos interesses dos usuários da referida área ou região.

§ 7º Considera-se área ou região de influência de linha ou de terminal a área compreendida num raio de 500m (quinhentos metros) a partir de qualquer um de seus pontos. Ultrapassado este limite, será a área ou região considerada desservida de transporte.

Art. 7º Cada linha poderá ter no máximo dois serviços complementares, salvo prolongamentos.

Capítulo IV Da Integração de Serviços

Art. 8º A Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá determinar a integração físico-tarifário-operacional de serviços, obedecidos os seguintes critérios aferidos por meio de estudos técnicos:

- a. redução do tempo de viagens para o usuário;
- b. tarifa de integração inferior à soma das tarifas de todas as viagens.

Capítulo V Da Criação de Linhas de Transporte

Art. 9º A oportunidade e conveniência da criação de novas linhas serão apuradas pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos através de estudo da necessidade de transporte, analisados os fatores considerados tecnicamente importantes e comprovada a impossibilidade de serviços complementares com as restrições do artigo 6º e no limite previsto no artigo 7º.

§ 1º A Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá criar, excepcionalmente, linhas destinadas à execução de serviços especiais.

§ 2º O processo de criação de novas linhas poderá ser iniciado à vista de pedido da parte interessada na execução do serviço, do qual deverão constar:

1. dados gerais de estimativa da receita e custos operacionais, que permitam aferir a conveniência da nova linha e a influência desta sobre os meios de transportes existentes;
2. vias a serem utilizadas, com croqui do itinerário;
3. estimativa de atendimento quanto a horários ou frequências;
4. estimativa de quantidade de veículos necessários;
5. outros dados operacionais.

§ 3º Caracteriza-se a conveniência pela ausência de serviço metropolitano de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo, sem transbordo, num raio de 500m (quinhentos metros).

Capítulo VI Das Zonas de Operação

Art. 10. A Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá estabelecer zonas de operação para a racionalização do transporte, por aplicação de regras homogêneas de tarifação.

Parágrafo único. Zona de Operação é uma área geográfica determinada em função de corredores de transporte, padrões de custo operacional e características da demanda.

Capítulo VII Da Prestação dos Serviços

Art. 11. Os serviços serão prestados pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos que poderá executá-los direta ou indiretamente.

Art. 12. A Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá delegar a execução dos serviços a empresas qualificadas, mediante permissão ou autorização.

Art. 13. A permissão ou autorização será outorgada à empresa regularmente constituída, que satisfaça, pelo menos, os seguintes requisitos:

- I – possuir registro na Junta Comercial do Estado de São Paulo;
- II – possuir capital realizado e suficiente para plena execução do serviço;
- III – possuir disponibilidade de frota de ônibus correspondente à necessidade do serviço;
- IV – possuir capacidade técnica e idoneidade econômica e financeira;
- V – dispor de garagem com equipamento e pessoal adequados à manutenção da frota em condições normais de tráfego.

§ 1º A permissão será outorgada por prazo de até 5 (cinco) anos.

§ 2º A empresa permissionária deverá, 6 (seis) meses antes do vencimento do prazo da permissão, manifestar seu interesse em renová-lo, cabendo à Secretaria dos Negócios Metropolitanos decidir da conveniência da renovação, considerando neste caso o conjunto das permissões.

Art. 14. Em caso de emergência, quando caracterizada a urgência de atendimento à situação que possa ocasionar prejuízo aos usuários ou comprometer a regular execução do serviço, a Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá autorizar sua execução por empresa qualificada, a título precário, por prazo não superior a 6 (seis) meses, prorrogável por igual período.

Parágrafo único. Não podendo a permissionária suprir, com seus próprios meios, demanda excepcional, poderá a Secretaria dos Negócios Metropolitanos autorizar a execução em acréscimo concorrente do serviço com viagens definidas enquanto perdurar a situação de exceção.

Art. 15. A Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá delegar a execução de serviço de transporte, independentemente de procedimento seletivo, a concessionário de serviço público, pessoas de direito público interno ou empresas sujeitas ao controle acionário do Poder Público.

Art. 16. A Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá autorizar a penetração de linha local, para operação de retorno, em área de outro Município, sob prévia anuência deste.

Capítulo VIII Das Condições da Permissão e da Autorização

Art. 17. A Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá, a qualquer tempo, unilateralmente, alterar as condições da permissão ou da autorização, desde que mantido, no caso de permissão, o seu equilíbrio econômico-financeiro.

§ 1º Se a empresa for titular de 2 (duas) ou mais permissões, será mantido o equilíbrio econômico-financeiro do conjunto das permissões.

§ 2º O equilíbrio a que se refere o *caput* e o parágrafo anterior, não prevalece no caso de alteração introduzida pelo plano previsto no artigo 29.

§ 3º As empresas permissionárias e autorizadas são obrigadas a fornecer dados sobre o número de passageiros transportados, viagens realizadas, frota e pessoal utilizados, em grau de periodicidade e de segregação definidos pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

§ 4º As empresas permissionárias e autorizadas são obrigadas a participar de sistemas de integração dos meios de transporte, na forma do plano operacional de transportes previsto no artigo 29.

§ 5º A recusa no caso do parágrafo anterior implicará a perda automática das permissões e autorizações.

Capítulo IX Da Transferência

Art. 18. A transferência da prestação do serviço permitido ou a substituição do permissionário depende de prévia e expressa anuência da Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

§ 1º Não será admitida transferência ou substituição no caso de serviço autorizado.

§ 2º A transferência ou substituição deverá recair em empresa que demonstre condições técnicas, operacionais, administrativas e financeiras que assegurem a plena execução do serviço.

§ 3º No caso de empresa titular de duas ou mais permissões, a transferência ou substituição fica condicionada à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da permissão ou do conjunto das permissões das empresas.

Capítulo X Do Procedimento Seletivo

Art. 19. O executor de serviço de transporte será escolhido por meio de procedimento seletivo, exceto nas hipóteses previstas nos artigos 14 e 15.

§ 1º Para a habilitação exigirá-se dos interessados, exclusivamente, documentação relativa à personalidade jurídica, capacidade técnica e idoneidade financeira.

§ 2º O edital indicará os fatores que serão considerados na avaliação para a prestação do serviço e os critérios de julgamento.

§ 3º No julgamento, em caso de empate, será dada preferência à empresa que tiver obtido a maior pontuação nos itens do edital que dispuserem sobre capacidade econômico-financeira, garagens, instalações, frota a ser alocada na operação da linha e manutenção.

Capítulo XI Dos Veículos e Garagens

Art. 20. Os veículos deverão atender às especificações e normas do Código Nacional de Trânsito e as que vierem a ser determinadas pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

§ 1º As características que forem aprovadas para cada tipo de veículo só poderão ser alteradas com expresse assentimento da Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

§ 2º Os veículos só poderão ser usados nos serviços para os quais foram registrados.

§ 3º Os veículos deverão possuir, interna e externamente, número de identificação visível, conforme padrão a ser estabelecido pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Art. 21. As empresas permissionárias ou autorizadas deverão dispor de garagem com equipamento e pessoal adequados à manutenção dos veículos em normais condições de tráfego.

Capítulo XII Dos Terminais

Art. 22. A Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá prolongar, sem prejuízo do serviço, linha de transporte, deslocando um de seus terminais para servir área ou região com deficiente oferta de transporte.

Art. 23. A Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá reduzir a extensão da linha transferindo seu terminal, desde que a área ou região de influência deste não fique privada de transporte.

Capítulo XIII Do Itinerário

Art. 24. A Secretaria dos Negócios Metropolitanos deverá estabelecer o itinerário da linha de transporte de modo a atender seus objetivos e o interesse dos usuários, fixando locais e tempo de parada, limite de velocidade, pontos terminais e frota.

Parágrafo único. A Secretaria dos Negócios Metropolitanos ouvirá o Município sobre o itinerário e os pontos terminais.

Art. 25. As empresas permissionárias e autorizadas não poderão alterar o itinerário das linhas sem prévia anuência da Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Parágrafo único. Quando por motivo de força maior a empresa permissionária ou autorizada for obrigada a alterar o itinerário, deverá comunicar o fato à Secretaria dos Negócios Metropolitanos no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, ainda que nesse prazo tenha sido restabelecida a situação anterior.

Art. 26. A Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá alterar o itinerário da linha dentro da área ou região de sua influência, desde que não prejudique o atendimento da demanda.

Capítulo XIV Do Seccionamento

Art. 27. A Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá seccionar a tarifa da linha dentro do Município, salvo na hipótese de comprovada existência de linha local coincidente em mais de 50% (cinquenta por cento) com o trecho do seccionamento.

Parágrafo único. As linhas locais de que trata este artigo, deverão ter intervalo máximo de 60 (sessenta) minutos e operação contínua por 18 (dezoito) horas em dias úteis.

Capítulo XV Dos Horários

Art. 28. Os horários das linhas serão fixados em função do nível da demanda de transporte e do interesse público, podendo ser aumentados e diminuídos a critério da Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Capítulo XVI Do Controle Operacional

Art. 29. A Secretaria dos Negócios Metropolitanos deverá elaborar plano operacional de transportes metropolitanos, por ônibus, que conterà programa de ação para a operação do transporte de passageiros na Região Metropolitana de São Paulo.

Parágrafo único. Serão realizados levantamentos estatísticos para efeito de verificação do atendimento ao público, podendo ser implantados sistemas de controle das condições operacionais dos serviços.

Art. 30. As empresas permissionárias e autorizadas ficam obrigadas a apresentar o balanço anual e, mensalmente, as seguintes informações:

- I – relatórios padronizados de operação;
- II – demonstrativo da receita operacional;
- III – demonstrativo do consumo de materiais;
- IV – evolução do quadro de pessoal e despesas.

Art. 31. As empresas permissionárias e autorizadas ficam obrigadas a manter, pelo prazo de 5 (cinco) anos, registro das despesas de operação e manutenção dos seus veículos.

Parágrafo único. No caso de execução de outros serviços em garagem utilizada para o serviço metropolitano, a empresa deverá escriturar os dados com a segregação contábil dos custos atinentes à atividade.

Capítulo XVII

Das Tarifas

Art. 32. Na composição da tarifa dos serviços de que trata o artigo 1º, serão computados todos os equipamentos do custo operacional e a remuneração do capital.

§ 1º Os critérios para a remuneração do capital e os componentes do custo operacional que integram a planilha para o cálculo da tarifa serão fixados em ato específico.

§ 2º Na fixação da tarifa a Secretaria dos Negócios Metropolitanos observará um critério único, que assegure o equilíbrio econômico-financeiro do conjunto das permissões.

§ 3º A Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá arredondar a tarifa, quando de sua fixação ou alteração, de modo a facilitar o troco, segundo critérios que serão fixados em ato específico.

§ 4º Nas linhas sujeitas ao pagamento de pedágio, este custo será acrescido à tarifa.

§ 5º É vedado cobrar do usuário qualquer importância além da tarifa e da parcela proporcional do pedágio, exceto a relativa ao embarque.

§ 6º A cobrança da parcela proporcional do pedágio e da importância relativa ao embarque depende de prévia autorização da Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

§ 7º O valor da tarifa e do troco máximo deverão ser afixados, com letras legíveis, em ponto de destaque nos locais de venda de passagens e no interior do veículo.

Art. 33. A emissão de passes será disciplinada pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Art. 34. As empresas permissionárias ou autorizadas obrigam-se a fornecer passes, com desconto de 50% (cinquenta por cento) da tarifa, a alunos e professores de estabelecimentos de ensino oficiais, oficializados e reconhecidos.

Art. 35. Estão isentos do pagamento de tarifa:

- I – os membros da Comissão de Transportes;
- II – os fiscais dos serviços disciplinados neste Decreto;
- III – os policiais-militares uniformizados;
- IV – os menores de até 5 (cinco) anos de idade, desde que não ocupem assentos.

Art. 36. Nenhuma empresa permissionária ou autorizada direta ou indiretamente, por si, por seus prepostos, agentes ou intermediários, ou empresas de turismo ou propaganda, poderá conceder descontos, abatimentos ou qualquer tipo de redução da tarifa, nem distribuir prêmios, com ou sem sorteio, ou dar transporte gratuito que, a critério da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, importe em concorrência ruinosa.

Art. 37. O preço da passagem poderá ser reduzido, a critério da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, a requerimento da empresa permissionária ou autorizada, se a redução não importar em prejuízo às demais empresas.

Art. 38. No caso de serviços especiais, a tarifa será estabelecida através de análise econômico-financeira específica.

Art. 39. A Secretaria dos Negócios Metropolitanos, respeitadas as condições seguintes, poderá elevar a tarifa de linha metropolitana, desde que lhe solicite, sob prévia anuência da Prefeitura Municipal, a empresa que esteja operando serviço local de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus:

- I – itinerário da linha local coincidente em mais de 50% (cinquenta por cento) com o da linha metropolitana;

- II – linha local coincidente com intervalo máximo de 60 (sessenta) minutos e operação contínua mínima de 18 (dezoito) horas nos dias úteis;
- III – comprovação da inviabilidade econômico-financeira da empresa local quanto ao serviço de transporte em face da tarifa da linha metropolitana.

Parágrafo único. A inviabilidade econômico-financeira deverá ser cabalmente demonstrada pela empresa local, mediante exibição dos documentos previstos no artigo 30.

Capítulo XVIII

Da Fiscalização

Art. 40. A fiscalização dos serviços de que trata este Decreto será exercida pelos órgãos competentes da Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Art. 41. As funções de fiscal serão exercidas por funcionários devidamente designados pelo Secretário dos Negócios Metropolitanos.

Parágrafo único. Aos fiscais incumbe:

- 1 – efetuar vistorias em geral;
- 2 – lavrar auto de infração;
- 3 – fiscalizar o cumprimento das normas relativas aos serviços metropolitanos de transporte.

Art. 42. A Secretaria dos Negócios Metropolitanos estabelecerá sistema auxiliar de fiscalização, destinado a dar apoio às atividades de fiscalização.

Capítulo XIX

Das Vistorias

Art. 43. O registro de que trata o § 2º, do artigo 20, depende de prévia vistoria para verificação das condições de segurança, conforto, higiene e conservação.

§ 1º As empresas permissionárias e autorizadas são obrigadas a manter, pelo prazo de 12 (doze) meses, registro das inspeções, manutenções e reparos que efetuarem nos veículos.

§ 2º Concluída a vistoria e aprovado o veículo, será emitido certificado de autorizações de tráfego, válido para o exercício, colocando-se, paralelamente, um selo de vistoria no interior do veículo, em local de fácil leitura.

§ 3º A Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá efetuar, a qualquer tempo, inspeções e vistorias nos veículos e garagens, diretamente ou através de firmas credenciadas, provendo a empresa permissionária ou autorizada as despesas correspondentes.

§ 4º Serão apreendidos os certificados de autorização de tráfego dos veículos sem condições de uso.

§ 5º Não será permitida, em qualquer hipótese, a utilização de veículo que não disponha do certificado de autorização de tráfego válido e do selo de vistoria.

§ 6º O certificado de autorização de tráfego não isenta a empresa permissionária e autorizada de manter o veículo em bom estado operacional.

Capítulo XX

Dos Direitos dos Usuários

Art. 44. São direitos dos usuários:

- I – dispor de transporte em condições de segurança, conforto e higiene;
- II – obter informações pertinentes à operação das linhas;
- III – formular reclamações sobre deficiência na operação do serviço;
- IV – propor medidas que visem à melhoria do serviço.

Capítulo XXI

Das Infrações e Penalidades

Art. 45. A inobservância das disposições deste Decreto e de resoluções específicas sujeita o infrator às seguintes penalidades:

- I – multa;
- II – retirada do veículo de circulação;
- III – apreensão do veículo;
- IV – cassação das permissões e autorizações.

Parágrafo único. O infrator responde pelas faltas praticadas por seus agentes, empregados ou prepostos.

Art. 46. Verificada a infração de norma deste Decreto, de resolução ou portaria será lavrado auto de infração, em 3 (três) vias de igual forma e teor.

Art. 47. Cometidas, concomitantemente, duas ou mais infrações, aplicar-se-á a penalidade correspondente a cada uma delas.

Art. 48. A aplicação da penalidade não desobriga o infrator de sanar a falta que lhe deu origem.

Art. 49. Considera-se reincidência a prática da mesma infração, pela mesma empresa, dentro do período de 12 (doze) meses.

Parágrafo único. Na reincidência a multa cabível será aplicada em dobro.

Art. 50. As penalidades de multa serão publicadas no Diário Oficial do Estado, juntamente com resumo do auto de infração.

Art. 51. Da penalidade de multa cabe defesa com efeito suspensivo à Comissão de Transportes, no prazo de 10 (dez) dias, a contar de sua publicação no Diário Oficial do Estado.

Art. 52. Da decisão da Comissão de Transportes cabe recurso com efeito suspensivo ao Chefe de Gabinete do Secretário dos Negócios Metropolitanos, no prazo de 10 (dez) dias, a contar da publicação no Diário Oficial do Estado.

Art. 53. As defesas e os recursos de que tratam os artigos 51 e 52, quando produzidos por procurador, deverão estar acompanhados do instrumento do mandato.

Art. 54. O transporte clandestino sujeita o infrator à multa prevista na letra x, do inciso V, do artigo 55 ou no artigo 57, sem prejuízo da apreensão do veículo.

Art. 55. A pena de multa será aplicada nos seguintes casos:

- I – infrações relativas a veículo em operação:
 - a. trafegar sem condições de asseio e conservação;
 - b. nas linhas urbanas, fora do perímetro urbano, trafegar com as luzes apagadas no período noturno;
 - c. trafegar no período noturno sem a iluminação do letreiro;
 - d. parar irregularmente no ponto ou fora dele;
 - e. abastecer com passageiro em seu interior;
 - f. parar ou efetuar manobras de forma brusca ou desnecessária;
 - g. trafegar com as portas abertas;
 - h. trafegar com prefixo irregular;
 - i. nas linhas urbanas, transportar passageiros além do limite estabelecido pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos;
 - j. nas linhas seletivas, transportar passageiro em pé;
 - k. utilizar veículo registrado em serviço de outra natureza;
 - l. trafegar em inadequado estado de funcionamento;
 - m. utilizar veículo cujas especificações tenham sido alteradas, sem submetê-lo à nova vistoria;

- n. utilizar veículo não registrado, vistoriado e aprovado pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos;
 - o. utilizar veículo de terceiro, sem autorização prévia e expressa da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, exceto para prestar socorro.
- II – infrações relativas a veículos:
- a. utilizar na limpeza interna substância que prejudique o conforto do usuário ou da tripulação;
 - b. afixar cartaz, letreiro ou qualquer forma de publicidade em desconformidade com as instruções da Secretaria dos Negócios Metropolitanos.
- III – infrações relativas aos dirigentes e empregados da empresa:
- a. desacatar funcionário da fiscalização, membro da Comissão de Transportes ou autoridade da Secretaria dos Negócios Metropolitanos;
 - b. entregar a condução do veículo à pessoa não habilitada.
- IV – infrações relativas a motoristas e cobradores:
- a. trabalhar com o uniforme em condições inadequadas de uso, asseio e limpeza, ou sem ele;
 - b. não atender o sinal de parada, dado com antecedência, razoável ou recusar passageiro nos pontos de parada não estando lotado o veículo;
 - c. não favorecer o embarque e desembarque de criança, gestante, idoso e deficiente físico;
 - d. fumar ou permitir que se fume dentro do veículo em operação;
 - e. nas linhas seletivas, permitir o transporte de bagagem fora do local apropriado;
 - f. permitir o embarque de passageiro conduzindo animal, combustível ou material nocivo à saúde;
 - g. permitir o transporte de volume que cause transtorno à movimentação dos passageiros e desconforto a qualquer deles;
 - h. transportar passageiro em visível estado de embriaguez;
 - i. recusar ou dificultar o transporte de funcionário da fiscalização ou membro da Comissão de Transportes;
 - j. negar troco ao passageiro;
 - k. não fazer ou interromper a viagem, sem justa causa;
 - l. omitir socorro a passageiro no caso de acidente;
 - m. transportar passageiro sem o pagamento da tarifa, ressalvada a exceção constante do artigo 35.
- V – infrações relativas à empresa permissionária ou autorizada:
- a. não prestar esclarecimento aos funcionários da fiscalização em matéria de serviço;
 - b. não exibir a documentação do veículo ou de sua tripulação aos funcionários da fiscalização;
 - c. não afixar no interior do veículo os cartões de identificação da tripulação, a tabela de horário, o aviso sobre a tarifa e itinerário, o número do telefone da Secretaria dos Negócios Metropolitanos para reclamações e outras informações a que esteja obrigada;
 - d. manter empregado cujo afastamento tenha sido exigido pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos em razão de circunstância que prejudique a prestação do serviço permitido ou autorizado;
 - e. não divulgar a alteração da tarifa com aviso no interior do veículo, em local de fácil leitura;
 - f. alterar o itinerário sem prévia autorização;
 - g. deixar de observar, para menos, a tabela horária;

- h. cobrar, a mais ou a menos, a tarifa fixada;
- i. deixar de providenciar transporte para os passageiros no caso de interrupção ou paralisação da viagem;
- j. deixar de observar o seccionamento tarifário;
- k. nas linhas integradas aos serviços metroviários, não pôr à venda bilhetes de integração;
- l. deixar de comunicar à Secretaria dos Negócios Metropolitanos, em 48 (quarenta e oito) horas, acidente com vítima;
- m. induzir o usuário em erro sobre as condições de prestação do serviço;
- n. deixar de comunicar alterações do contrato social ou do estatuto da empresa no prazo de 15 (quinze) dias;
- o. deixar de fornecer, nos prazos fixados, as informações de que trata o artigo 30;
- p. deixar de publicar na imprensa da região a alteração da tarifa;
- q. operar serviço complementar não autorizado;
- r. utilizar no serviço veículo que, após acidente grave, não tenha sido submetido à vistoria especial;
- s. falsificar ou utilizar documento falso em informação a funcionário da fiscalização ou à Secretaria dos Negócios Metropolitanos;
- t. deixar de cumprir resolução, portaria, norma ou determinação de funcionário da fiscalização ou de autoridade da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, em matéria de serviço;
- u. transferir a prestação do serviço ou nele fazer-se substituir;
- v. nas linhas urbanas, não manter cobrador de passagem;
- x. operar serviço metropolitano de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, não permitido ou autorizado;
- y. deixar de manter a frota registrada;
- z. ceder ou alienar veículo registrado sem prévia autorização da Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Parágrafo único. Às infrações definidas neste artigo serão aplicadas multa de:

- 1 – 2 (duas) Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional para as previstas nas letras *a, b, c, d, e*, do inciso I, na letra *a*, do inciso II, nas letras *a, b, c, d, e, f, g, h* do inciso IV e nas letras *a e b* do inciso V;
- 2 – 5 (cinco) Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional para as previstas nas letras *f, g, h* do inciso I, na letra *b* do inciso II, na letra *i* do inciso IV e nas letras *c, d, e* do inciso V;
- 3 – 10 (dez) Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional para as previstas nas letras *i e j* do inciso I, na letra *a* do inciso III, nas letras *j, k, l, m*, do inciso IV e nas letras *f, g, h, i, j, k, l, m, n, o, p, q* do inciso V;
- 4 – 20 (vinte) Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional para as previstas nas letras *k, l, m, n, o* do inciso I, na letra *b* do inciso III e nas letras *r, s, t, u, v, x, y, z* do inciso V.

Art. 56. Aplicar-se-á multa de 100 (cem) Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional no caso de não manifestação do interesse em renovar ou não a permissão, no prazo fixado.

Art. 57. Aplicar-se-á multa de 500 (quinhentas) Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional no caso de execução de serviço de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo, não permitido ou autorizado, por empresa ou pessoa física não titular de permissão ou autorização.

Art. 58. A multa deverá ser recolhida, no prazo de 10 (dez) dias, a contar da publicação da imposição no Diário Oficial do Estado, nas agências do Banco do Estado de São Paulo S/A. – BANESPA, ou nas Coletorias Estaduais, em favor da Fazenda do Estado de São Paulo.

Parágrafo único. Havendo recurso, o prazo para o recolhimento de que trata este artigo será de 10 (dez) dias, a contar da decisão, sob pena de inscrição da dívida.

Art. 59. Após o prazo estabelecido no artigo 58, o recolhimento da multa se fará pelo valor correspondente ao da Obrigação Reajustável do Tesouro Nacional, vigente no dia do pagamento.

Art. 60. A pena de retirada do veículo de circulação será aplicada, sem prejuízo da multa cabível, nos seguintes casos:

- I – utilização de veículo em inadequado estado de funcionamento de modo a comprometer a segurança dos passageiros;
- II – condução do veículo por pessoa sem habilitação.

Parágrafo único. A empresa autuada deverá promover imediata substituição do condutor ou do veículo, conforme o caso.

Art. 61. A pena de apreensão do veículo será aplicada, sem prejuízo da multa cabível, nos seguintes casos:

- I – execução de serviço metropolitano de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, não permitido ou autorizado pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos;
- II – utilização de veículo não registrado na Secretaria dos Negócios Metropolitanos ou por ela não vistoriado e aprovado;
- III – utilização de veículo de terceiro sem autorização prévia e expressa da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, exceto para prestação de socorro;
- IV – utilização de veículo cujas especificações tenham sido alteradas, sem submetê-lo à nova vistoria e aprovação.

Parágrafo único. A empresa autuada deverá promover a imediata substituição do veículo apreendido.

Art. 62. A pena de cassação do conjunto das permissões e autorizações será aplicada nos seguintes casos:

- I – manifesta deficiência na operação parcial ou total do serviço, a critério da Comissão Especial de que trata o artigo 64;
- II – interrupção, paralisação, suspensão ou abandono de serviço permitido ou autorizado, sem a prévia e expressa autorização da Secretaria dos Negócios Metropolitanos;
- III – incapacidade técnica ou financeira;
- IV – falência ou insolvência decretada por sentença judicial;
- V – *lockout*;
- VI – não integração a sistema dos meios de transportes previstos no plano a que se refere o artigo 29.

Parágrafo único. A cassação abrangerá o conjunto das permissões e autorizações e impedirá a empresa punida de participar de procedimento seletivo para execução de serviços metropolitanos de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, pelo prazo de 5 (cinco) anos.

Art. 63. A penalidade prevista no inciso IV, do artigo 45, será precedida de processo administrativo, assegurando-se amplo direito de defesa à empresa permissionária ou autorizada.

Parágrafo único. Compete ao Chefe de Gabinete do Secretário dos Negócios Metropolitanos a aplicação da penalidade de cassação das permissões e autorizações.

Art. 64. Para realização do processo administrativo de que trata o artigo 63, será constituída uma Comissão Especial, composta de 3 (três) membros, um deles o seu presidente, sendo:

- I – 2 (dois) servidores da Secretaria dos Negócios Metropolitanos;
- II – 1 (um) Procurador de Estado, em exercício na Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Art. 65. Para ordenar a instauração do processo, constituir a Comissão Especial e designar seu presidente, é competente o Chefe de Gabinete. A portaria de instauração do processo

será baixada pelo presidente da Comissão Especial e dela constarão a descrição do fato imputado, o dispositivo violado, a razão social da empresa permissionária ou autorizada e o rol de testemunhas, que não excederá a 8 (oito).

Parágrafo único. O ato de instauração do processo fixará o prazo de sua conclusão, o qual poderá ser prorrogado mediante solicitação motivada pela Comissão Especial.

Art. 66. Autuada a portaria de instauração do processo, a ordem da autoridade e o ato de constituição da Comissão Especial, o seu presidente determinará a citação da empresa permissionária ou autorizada e designará dia, hora e local para tomada do depoimento de seu representante legal.

Art. 67. A citação do representante legal da empresa permissionária ou autorizada será feita pelo correio, por carta registrada, com aviso de recepção e conterá o inteiro teor da portaria da instauração do processo, a constituição da Comissão Especial e o dia, hora e local em que será tomado o depoimento.

Parágrafo único. A citação poderá ser feita por mandado.

Art. 68. No dia, hora e local designado será tomado o depoimento do representante legal da empresa permissionária ou autorizada que, no prazo de 3 (três) dias, poderá arrolar testemunhas até o máximo de 8 (oito).

Art. 69. Em seguida, o presidente da Comissão Especial designará dia, hora e local, para tomada dos depoimentos das testemunhas arroladas na portaria e pela empresa permissionária ou autorizada, as quais serão intimadas pelo correio, por carta registrada, com aviso de recepção.

Art. 70. As testemunhas arroladas não poderão eximir-se da obrigação de depor, exceto nas hipóteses dos artigos 206 e 207 do Código de Processo Penal.

§ 1º Ao servidor público que se recusar a depor sem fundamento será aplicada pela autoridade competente a sanção a que se refere o artigo 262, da Lei n. 10.261, de 28 de outubro de 1968, mediante comunicação da Comissão Especial.

§ 2º Quando pessoa estranha ao serviço público se recuse a depor perante a Comissão Especial, o presidente solicitará à autoridade policial que lhe colha o depoimento. Nesse caso, o presidente encaminhará à autoridade policial, deduzida por itens, a matéria de fato sobre a qual deverá versar a inquirição.

Art. 71. Durante o processo, poderá o presidente da Comissão Especial ordenar toda e qualquer diligência que julgar conveniente e ouvir, a seu critério, as testemunhas referidas.

Parágrafo único. Caso seja necessário o concurso de técnicos ou peritos oficiais, o presidente os requisitará à autoridade competente.

Art. 72. O presidente da Comissão Especial poderá indeferir a produção de provas manifestamente protelatórias ou de nenhum interesse para o esclarecimento do fato, fundamentando sua decisão.

Art. 73. Encerrada a instrução probatória será dada vista dos autos à empresa permissionária ou autorizada para apresentar alegações finais, no prazo de 5 (cinco) dias.

Art. 74. Findo o prazo a que alude o artigo anterior, a Comissão Especial apresentará seu relatório no prazo de 10 (dez) dias, remetendo os autos, a seguir, ao Chefe de Gabinete, para julgamento.

Art. 75. O relatório apreciará de forma sucinta os fatos imputados, as provas coligidas, as razões da defesa, propondo, por fim, a cassação ou a improcedência da imputação.

Art. 76. Todos os termos processuais terão forma reduzida, quanto possível. Os depoimentos serão reduzidos a termo, assinados pelo depoente, pelos membros da Comissão Especial e pelo defensor, quando presente.

Art. 77. A empresa permissionária ou autorizada deverá designar defensor, que a represente em qualquer ato processual.

§ 1º No caso de revelia, o presidente da Comissão Especial designará defensor de sua livre escolha, devendo a designação recair em bacharel em Direito, de preferência.

§ 2º O defensor e os membros da Comissão Especial poderão reperguntar às testemunhas, por intermédio do presidente, que poderá indeferir reperguntas que não tiverem pertinência com os fatos, consignando no termo as indeferidas, se requerido.

Art. 78. Não será declarada a nulidade de nenhum ato processual que não houver influído na apreciação dos fatos ou diretamente na decisão do processo.

Art. 79. Da decisão do Chefe de Gabinete cabe recurso ao Secretário dos Negócios Metropolitanos, sem efeito suspensivo, no prazo de 10 (dez) dias, a contar da publicação no Diário Oficial do Estado.

Parágrafo único. O recurso de que trata este artigo será interposto ao Chefe de Gabinete, que o instruirá e o remeterá ao Secretário de Estado no prazo de 10 (dez) dias, a contar da data de sua manifestação.

Art. 80. Cassadas as permissões e autorizações, a empresa punida não terá direito à indenização de qualquer espécie.

Capítulo XXII

Da Intervenção

Art. 81. A Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá retomar temporariamente, total ou parcialmente, a execução de serviço permitido ou autorizado, para garantir sua continuidade se paralisado ou abandonado sem justa causa, podendo utilizar-se de bens e serviços da empresa, nos termos do artigo 11.

§ 1º Do termo da permissão ou autorização deverá constar que a empresa permissionária ou autorizada dá sua expressa aquiescência a que a Secretaria dos Negócios Metropolitanos re tome a execução dos serviços nos termos deste artigo.

§ 2º Poderá, ainda, a Secretaria dos Negócios Metropolitanos, nas condições deste artigo, retomar temporariamente a prestação do serviço permitido ou autorizado no caso de sua deficiente execução, considerando-se como tal a redução de número de veículos superior a 20% (vinte por cento) dos que são utilizados na linha de transporte.

§ 3º A deficiente execução será apurada em sindicância, garantida a plena defesa.

Art. 82. A intervenção terá duração indeterminada, até que se restabeleça a regular prestação do serviço.

Capítulo XXIII

Da Comissão de Transportes

Art. 83. A Comissão de Tráfego criada pelo Decreto n. 20.876, de 23 de março de 1983, na Secretaria dos Negócios Metropolitanos, passa a denominar-se Comissão de Transportes, que será composta de 8 (oito) membros e respectivos suplentes, designados pelo Secretário dos Negócios Metropolitanos, pelo prazo de 1 (um) ano, sendo:

- I – 2 (dois) servidores da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, um deles seu presidente;
- II – 2 (dois) funcionários da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;
- III – 1 (um) Procurador do Estado, em exercício na Secretaria dos Negócios Metropolitanos;
- IV – 1 (um) representante das empresas permissionárias, indicado em lista tríplice pelo respectivo órgão de classe;
- V – 1 (um) representante dos usuários;

- VI – 1 (um) representante de Município integrante da Região Metropolitana de São Paulo, indicado pelo Conselho Consultivo Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo.

Parágrafo único. Nas deliberações da Comissão, quando for o caso, além de seu voto, como membro, o presidente terá o voto de desempate.

Art. 84. Compete à Comissão de Transportes:

- I – elaborar e aprovar seu regimento interno;
- II – assessorar as autoridades da Secretaria dos Negócios Metropolitanos em matéria de serviços de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo;
- III – propor a elaboração de normas complementares;
- IV – sugerir alterações que visem ao aperfeiçoamento dos serviços de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo;
- V – emitir pareceres, quando solicitados pelas autoridades da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, sobre matéria dos serviços de que trata este Decreto;
- VI – representar ao Chefe de Gabinete, propondo a adoção de medidas tendentes ao aperfeiçoamento das normas sobre transporte;
- VII – julgar as defesas contra a imposição de penalidade.

Parágrafo único. O Chefe de Gabinete, por ato próprio, poderá atribuir outros encargos à Comissão de Transportes, obedecida a delimitação de áreas determinadas neste Decreto.

Art. 85. Das decisões da Comissão de Transportes cabe recurso com efeito suspensivo, ao Chefe de Gabinete, no prazo de 10 (dez) dias.

Art. 86. A Comissão de Transportes instalar-se-á com a presença mínima de 4 (quatro) membros.

Art. 87. Fica mantida aos integrantes da Comissão de Transportes a gratificação prevista nos Decretos-leis ns. 152, de 18 de setembro de 1969 e 162, de 18 de novembro de 1969, atribuída aos membros da Comissão de Tráfego.

Capítulo XXIV

Das Disposições Gerais

Art. 88. Fica a Secretaria dos Negócios Metropolitanos autorizada a expedir atos e normas complementares, regulamentando a matéria disciplinada neste Decreto.

Art. 89. Depende de prévia autorização da Secretaria dos Negócios Metropolitanos a execução de serviço de transporte coletivo intermunicipal de passageiros na Região Metropolitana de São Paulo, e suas alterações.

Art. 90. A Secretaria dos Negócios Metropolitanos dará publicidade a pedido de criação de linha, instituição de serviço complementar previsto no artigo 6º e alteração das condições da permissão, mediante publicação no Diário Oficial do Estado.

Parágrafo único. Qualquer impugnação contra a matéria prevista neste artigo deverá ser apresentada no prazo de 10 (dez) dias, a contar da respectiva publicação.

Art. 91. Incumbe ao Chefe de Gabinete, além de suas atribuições legais, regulamentares, das fixadas neste Decreto e as que lhe forem delegadas, a decisão de todos os assuntos sobre serviços de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo, ressalvadas as competências atribuídas ao Secretário de Estado, aos órgãos competentes da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, aos fiscais, à Comissão de Transportes e à Comissão Especial.

Art. 92. As determinações da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, em matéria de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo, deverão ser cumpridas dentro dos prazos nelas fixados.

Capítulo XXV

Disposições Finais

Art. 93. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, respeitados, exclusivamente, os prazos ainda não findos das permissões e autorizações outorgadas.

Art. 94. Revogam-se as disposições em contrário, em especial o Decreto n. 20.876, de 23 de março de 1983.

Nota sobre o Decreto n. 24.675/86

[1] Revoga o Decreto Estadual n. 20.876, de 23 de março de 1983, *vide* à pág. 356.

RESOLUÇÃO SNM n. 28, DE 11 DE MARÇO DE 1986

DETERMINA À COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ, A IMPLANTAÇÃO DO VALE-TRANSPORTE

O Secretário de Estado dos Negócios Metropolitanos,

Considerando o disposto na Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985,^[1] que institui o Vale-Transporte, regulamentada através do Decreto n. 92.180, de 19 de dezembro de 1985;^[2]

Considerando que o Vale-Transporte é do mais elevado alcance social e que sua implantação deverá ser providenciada na Região Metropolitana de São Paulo;

Considerando que a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ encontra-se em condições de operar o Vale-Transporte, resolve:

Art. 1º Determinar à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, que proceda à implantação do Vale-Transporte em todos os serviços cuja operação esteja ou venha a ser conferida à empresa.

Art. 2º Fica a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ obrigada a prover sistematicamente esta Secretaria de todas as informações inerentes aos serviços decorrentes da implantação do Vale-Transporte.

Art. 3º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Notas sobre a Resolução SNM n. 28/86

[1] *Vide* Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, à pág. 63.

[2] *Vide* Decreto Federal n. 92.180, de 19 de dezembro de 1985, à pág. 64.

DECRETO N. 24.998, DE 16 DE ABRIL DE 1986

CRIA A COMISSÃO DE TARIFAS DOS TRANSPORTES JUNTO À SECRETARIA DOS TRANSPORTES

Franco Montoro, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, e Considerando o objetivo fixado nas diretrizes do Governo de tornar transparentes e acessíveis à população as decisões administrativas;

Considerando que a participação dos interessados na fixação das tarifas dos transportes contribuirá para uma melhor compreensão da relação entre custos, preço e qualidade dos serviços;

Considerando que o esclarecimento dos interessados no tocante às medidas tarifárias adotadas facilitará a aceitação das mesmas;

Considerando a necessidade de aprimorar o tratamento da questão tarifária, de modo a assegurar o equilíbrio entre o preço e a qualidade dos serviços de transportes, decreta:

Art. 1º Fica criada, junto à Secretaria dos Transportes, a Comissão de Tarifas dos Transportes, com o objetivo de contribuir para a rápida veiculação de tarifas perante a opinião pública, estabelecendo canais de comunicação entre usuários, gestores e operadores do Sistema de Transportes, para discussão, avaliação e aprimoramento da relação entre preço, custo e qualidade dos serviços, cabendo-lhe opinar sobre medidas direta ou indiretamente ligadas a esses fatores no âmbito da Pasta.

§ 1º As proposituras atinentes à fixação, reajuste ou aumento de tarifas, submetidas à deliberação dos órgãos competentes da Secretaria dos Transportes, deverão receber, previamente, manifestação conclusiva da Comissão, no prazo de 5 (cinco) dias, a partir do recebimento delas, não possuindo, entretanto, tal parecer caráter vinculante.

§ 2º A falta de manifestação no quinquídio liberará a autoridade administrativa para decidir de pronto.

§ 3º Para os fins deste artigo, consideram-se as tarifas de pedágios; de transporte intermunicipal rodoviário de passageiros; de trens metropolitanos, de longas distâncias e de cargas; de barcas de travessias e de balsas.

Art. 2º A Comissão de Tarifas dos Transportes será composta por:

- I – 1 (um) representante da Secretaria dos Transportes;
- II – 1 (um) representante da Assessoria Técnica do Governo;
- III – 1 (um) representante do DER – Departamento de Estradas de Rodagem;
- IV – 1 (um) representante da DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A.;
- V – 1 (um) representante da FEPASA – Ferrovia Paulista S/A.;
- VI – 1 (um) representante do DH – Departamento Hidroviário;
- VII – 1 (um) representante do GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes S/A.;
- VIII – 1 (um) representante do Instituto de Engenharia;
- IX – 1 (um) representante do Sindicato dos Economistas;
- X – 1 (um) representante da ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos;
- XI – 1 (um) representante do SETPESP – Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo;
- XII – 1 (um) representante da FIESP – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo;
- XIII – 1 (um) representante indicado pelos Sindicatos dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias – Zona Sorocabana, Zona Mojjana, Zona Paulista, Zona Araraquarense;
- XIV – 1 (um) representante da NTC – Associação Nacional de Empresas de Transportes de Carga;
- XV – 1 (um) representante da Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado de São Paulo;
- XVI – 1 (um) representante da CONAM – Confederação Nacional de Associações de Motoristas;
- XVII – 1 (um) representante do DIEESE – Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos;
- XVIII – 1 (um) representante da Associação Paulista de Municípios;
- XIX – 5 (cinco) representantes da comunidade, indicados pelos Escritórios Regionais de Governo, sendo 1 (um) para cada um dos 5 (cinco) Setores de Transporte Coletivo do DER.

Art. 3º A coordenação da Comissão de Tarifas dos Transportes caberá à Administração Superior da Secretaria dos Transportes, que fornecerá o suporte administrativo necessário para o seu funcionamento.

Art. 4º Compete à Comissão de Tarifas dos Transportes fixar, em Regimento Interno, as regras de seu funcionamento, estabelecendo a divisão de funções entre os seus membros e os procedimentos para discussões e votações inerentes às suas atividades, procurando adotar mecanismos que permitam agilidade e eficácia nos seus trabalhos.

Parágrafo único. A Comissão se reunirá quinzenalmente em sessões ordinárias, podendo ser convocada extraordinariamente pelo Coordenador ou pela maioria de seus membros, para os fins do disposto no § 1º, do artigo 1º, deste Decreto.

Art. 5º A participação na Comissão de Tarifas dos Transportes não gera direito à remuneração de espécie alguma, seja a que título for.

Art. 6º A Secretaria dos Transportes editará os atos e tomará as providências complementares necessárias à concretização dos objetivos deste Decreto.

Art. 7º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Franco Montoro – Governador do Estado.

LEI N. 5.298, DE 12 DE SETEMBRO DE 1986

ESTABELECE QUE A CONSTRUÇÃO DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS OU ESTAÇÕES RODOVIÁRIAS POR ÓRGÃOS DO GOVERNO ESTADUAL DEVERÁ, PREFERENCIALMENTE, EFETIVAR-SE EM ÁREAS LOCALIZADAS NAS PROXIMIDADES DE ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS

O Governador do Estado de São Paulo,
Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º A construção de terminais rodoviários ou estações rodoviárias por órgãos do Governo Estadual deverá preferencialmente efetivar-se em áreas localizadas nas proximidades de estações ferroviárias.

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Franco Montoro – Governador do Estado.

DECRETO N. 27.411, DE 24 DE SETEMBRO DE 1987

DISPÕE SOBRE A RECONSTITUIÇÃO DA EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO S/A. – EMTU/SP

Orestes Quércia, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, com base nos incisos II e IV, do artigo 34, da Constituição do Estado de São Paulo, decreta:

Art. 1º Fica o Conselho de Defesa dos Capitais do Estado – CODEC, autorizado a tomar as medidas necessárias à efetivação de cisão parcial da Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMPLASA, para efeito de reconstituição da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP.

Art. 2º O objeto social da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP consistirá em promover a operação e a expansão dos serviços metropolitanos de transporte de passageiros sobre pneus, bem como de conexões intermodais de transportes de passageiros, tais como estacionamentos, terminais e outras, competindo-lhe ainda exercer outras atividades que lhe foram delegadas pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Art. 3º As medidas e providências referidas no artigo 1º deste Decreto serão orientadas e coordenadas pelo Secretário da Fazenda com a colaboração das Secretarias de Economia e Planejamento e dos Negócios Metropolitanos.

Art. 4º Caberá à Secretaria dos Negócios Metropolitanos, órgão ao qual ficará vinculada a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, tomar as medidas operacionais e funcionais destinadas ao efetivo funcionamento da citada empresa e à consumação da referida cisão parcial, sem prejuízo das providências de competência do Conselho de Defesa dos Capitais do Estado – CODEC.

Art. 5º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Orestes Quércia – Governador do Estado.

DECRETO N. 27.436, DE 7 DE OUTUBRO DE 1987

ALTERA A REDAÇÃO, INTRODUZ E SUPRIME DISPOSITIVOS NO DECRETO N. 24.675,^[1]
DE 30 DE JANEIRO DE 1986

Orestes Quércia, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais e à vista da exposição de motivos do Secretário dos Negócios Metropolitanos, decreta:

Art. 1º Passam a vigorar com a seguinte redação os dispositivos abaixo enumerados do Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986:

a. o artigo 4º:

“Art. 4º No desempenho de suas atribuições, a Secretaria dos Negócios Metropolitanos poderá utilizar os serviços da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ ou de outras entidades da Administração Descentralizada do Estado”.

b. o § 2º do artigo 5º:

“§ 2º Nas seletivas serão utilizados veículos especiais, com uma só porta, além da de emergência, vedado o transporte de passageiros em pé”.

c. o artigo 32 e seu § 1º:

“Art. 32. Na composição da tarifa dos serviços de que trata o artigo 1º deste Decreto, serão computados todos os componentes do custo operacional e a remuneração do capital. § 1º Os critérios para a remuneração do capital e os componentes do custo operacional, que integram a planilha para o cálculo da tarifa, serão fixados em ato específico do Secretário dos Negócios Metropolitanos”.

d. o inciso II do artigo 35:

“II – os agentes credenciados para os serviços disciplinados neste Decreto”.

e. o artigo 40:

“Art. 40. A fiscalização do cumprimento das normas e diretrizes estabelecidas neste Decreto será exercida por agentes credenciados pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos”.

f. o artigo 41 e o item 3 de seu parágrafo único:

“Art. 41. As funções de fiscal serão exercidas por agentes credenciados devidamente designados pelo Secretário dos Negócios Metropolitanos”.

- “3 – fiscalizar o cumprimento das condições estabelecidas para a realização dos serviços metropolitanos de transporte e das normas a estes relativas”.
- g. os §§ 2º, 4º, 5º e 6º do artigo 43:
- “§ 2º Concluída a vistoria e aprovado o veículo, será emitido certificado de autorização de operação, válido pelo prazo máximo de 12 (doze) meses, que deverá ser afixado no interior do veículo, em local de fácil leitura”.
- “§ 4º Será apreendido o certificado de autorização de operação do veículo que venha a ser considerado sem condição normal de uso, sem prejuízo das demais penalidades cabíveis.
- § 5º Não será permitida a utilização de veículo que não disponha do certificado de autorização de operação.
- § 6º O certificado de autorização de operação não isenta a empresa permissionária da obrigatoriedade de manter o veículo em bom estado operacional e de conservação”.
- h. o artigo 50:
- “Art. 50. As notificações das penalidades de multa, de retirada do veículo de circulação e de apreensão do veículo serão publicadas no Diário Oficial do Estado, juntamente com o resumo do Auto de Infração”.
- i. o artigo 51:
- “Art. 51. Da imposição das penalidades de multa, de retirada do veículo de circulação e de apreensão do veículo cabe recurso, sem efeito suspensivo, à Comissão de Transportes, no prazo de 10 (dez) dias, a contar de sua publicação no Diário Oficial do Estado”.
- j. o artigo 52:
- “Art. 52. Não serão conhecidos os recursos contra a imposição da pena de multa que não vierem acompanhados de cópia autenticada da Guia comprobatória de efetivo recolhimento da multa”.
- l. as alíneas *b* e *i*, do inciso I, do artigo 55:
- “b) nas linhas comuns, fora do perímetro urbano, trafegar com as lâmpadas externas apagadas, quando for obrigatório tê-las acesas...”.
- “i) nas linhas comuns, transportar pingente ou passageiros além do limite permitido pelas normas da Secretaria dos Negócios Metropolitanos”.
- m. a alínea *a*, do inciso III, do artigo 55:
- “a) desacatar o agente credenciado da fiscalização, o membro da Comissão de Transportes ou qualquer autoridade da Secretaria dos Negócios Metropolitanos”.
- n. a alínea *i*, do inciso IV, do artigo 55:
- “i) recusar ou dificultar o transporte de agente credenciado da fiscalização ou membro da Comissão de Transportes”.
- o. as alíneas *a*, *b*, *h*, *o*, *s*, e *t*, do inciso V, do artigo 55:
- “a) não prestar esclarecimento aos agentes credenciados da fiscalização em matéria de serviço;
- b. não exibir a documentação do veículo ou de sua tripulação aos agentes credenciados da fiscalização;”
- “h) cobrar, a mais ou a menos, a tarifa fixada, apurando-se a infração em cada um dos veículos utilizados na operação e por dia de infração;”
- “o) descumprir o disposto no artigo 30 ou 31 deste Decreto;”
- “s) falsificar ou utilizar documento falso em informação ao agente credenciado da fiscalização ou a órgãos ou autoridades da Secretaria dos Negócios Metropolitanos;”
- “t) deixar de cumprir resolução, portaria e norma das autoridades competentes da Secretaria dos Negócios Metropolitanos ou determinação de agente credenciado da fiscalização ou de autoridade superior, em matéria de serviço”.
- p. o inciso VII e parágrafo único do artigo 84:
- “VII – julgar os recursos contra a imposição das penalidades previstas no artigo 45, incisos I, II e III, deste Decreto.

Parágrafo único. O chefe de Gabinete, por ato próprio, poderá atribuir outros encargos à Comissão de Transportes, obedecidas as demais normas estabelecidas neste Decreto”.

q. o artigo 85:

“Art. 85. Das decisões da Comissão de Transportes cabe recurso ao Chefe de Gabinete, no prazo de 10 (dez) dias a contar da sua publicação no Diário Oficial do Estado”.

r. o artigo 90:

“Art. 90. A Secretaria dos Negócios Metropolitanos dará publicidade a pedido de criação de linha, instituição de serviço complementar previsto no artigo 6º deste Decreto e alteração das condições da permissão, mediante publicação no Diário Oficial do Estado por ocasião de sua entrada na pauta de deliberação da Comissão de Transportes”.

s. o artigo 91:

“Art. 91. Incumbe ao Chefe de Gabinete, além de suas atribuições legais e regulamentares, das fixadas neste Decreto e das que forem delegadas, o exame e a decisão de todos os assuntos sobre serviços de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo, ressalvada a competência atribuída ao Secretário de Estado e demais órgãos e autoridades da Secretaria dos Negócios Metropolitanos”.

Art. 2º Ficam acrescentados ao Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, os seguintes dispositivos:

a. o § 3º do artigo 13:

“§ 3º A permissão não será renovada, porém, se a empresa interessada estiver em débito decorrente de multas impostas nos termos deste Regulamento”.

b. o parágrafo único do artigo 15:

“Parágrafo único. No caso da delegação prevista neste artigo, as exigências deste Decreto, em especial as dos seus artigos 13, 30 e 31 e a do § 1º do seu artigo 43, poderão ser dispensadas, a juízo da autoridade competente da Secretaria dos Negócios Metropolitanos”.

c. o artigo 21-A e seu parágrafo único:

“Art. 21-A. As empresas permissionárias ou autorizadas são obrigadas a providenciar e manter cadastro dos seus veículos, de acordo com as características da linha e em quantidade necessária, conforme determinado no Anexo expedido para a operação da linha.

Parágrafo único. A frota reserva, que também deverá ser cadastrada, deverá ser igual a 10% (dez por cento) do total dos veículos empregados na operação das linhas de empresa permissionária ou autorizada, exigindo o mínimo de 1 (um) veículo”.

d. o inciso V do artigo 30:

“V – relação dos veículos cadastrados”.

e. os incisos IV e V do artigo 35:

“IV – os integrantes uniformizados da Guarda Civil Metropolitana;

V – os menores de até 5 (cinco) anos de idade, desde que não ocupem assentos”.

f. os §§ 1º e 2º do artigo 40:

“§ 1º A competência para a fiscalização referida neste artigo poderá ser delegada pela autoridade própria da Secretaria dos Negócios Metropolitanos a outros órgãos ou entidades da Administração Centralizada ou Descentralizada do Estado, na forma legal ou regulamentar.

§ 2º No exercício da atividade fiscalizadora, aos agentes credenciados da Secretaria dos Negócios Metropolitanos ou da entidade competente, na forma do artigo anterior, ficam assegurados a entrada a qualquer dia e hora, e a permanência pelo tempo que for necessário, em estabelecimentos direta ou indiretamente relacionados com os serviços de transporte de que trata este Decreto”.

g. o item 4, do parágrafo único, do artigo 41:

“4 – impor as penalidades previstas no artigo 45, incisos II e III, deste Decreto”.

h. um § 2º, ao artigo 45, passando o parágrafo único a ser o § 1º:

“§ 1º O infrator responde pelas faltas praticadas por seus agentes, empregados ou prepostos.

§ 2º Com base nos Autos de Infração, emitidos pelos agentes credenciados, caberá ao dirigente da Assessoria Técnica da Secretaria dos Negócios Metropolitanos aplicar a penalidade de multa além de, sem prejuízo do disposto no item 4, do parágrafo único, do artigo 41, deste Decreto, impor as penalidades de retirada do veículo de circulação e apreensão do veículo”.

i. a alínea c, do inciso III, do artigo 55:

“c) dificultar ou impedir os trabalhos dos agentes credenciados no cumprimento das atribuições contidas no § 2º do artigo 40 e parágrafo único, do artigo 41, deste Decreto”.

j. o inciso VII do artigo 62:

“VII – violação sistemática de qualquer das condições da permissão, a critério da Comissão Especial de que trata o artigo 64 deste Decreto”.

l. os incisos I e II do artigo 85:

“I – sem efeito suspensivo quando a penalidade imposta tiver sido a de multa, a de retirada do veículo de circulação ou a de apreensão do veículo;

II – com efeito suspensivo nas demais hipóteses que não envolverem cometimento de infração”.

Art. 3º Fica suprimido o parágrafo único, do artigo 58, do Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986.

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

Orestes Quércia – Governador do Estado.

Nota sobre o Decreto n. 27.436/87

[1] *Vide* Decreto Estadual n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, à pág. 360.

RESOLUÇÃO SNM N. 150, DE 8 DE OUTUBRO DE 1987

AUTORIZA A COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ, A ISENTAR DO PAGAMENTO DE PASSAGEM OS INTEGRANTES DA GUARDA CIVIL METROPOLITANA, QUANDO UNIFORMIZADOS

O Secretário de Estado dos Negócios Metropolitanos,

Considerando o disposto na letra e do artigo 2º do Decreto n. 27.436, de 7 de outubro de 1987;

Considerando o estabelecido na Resolução SNM n. 32, de 28 de fevereiro de 1985;^[1]

Considerando que a presença de policiais fardados pode inspirar maior segurança aos usuários dos transportes metroviários, resolve:

Art. 1º Fica a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, empresa vinculada a esta Pasta, autorizada a conceder, em suas linhas, isenção do pagamento de passagem aos integrantes, quando uniformizados, da Guarda Civil Metropolitana, podendo, para esse fim, tomar as necessárias providências.

Art. 2º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Nota sobre a Resolução n. 150/87

[1] *Vide* Resolução Estadual n. 33, de 28 de fevereiro de 1985, à pág. 359.

RESOLUÇÃO SNM N. 151, DE 14 DE OUTUBRO DE 1987

ESTABELECE NORMAS COMPLEMENTARES RELATIVAS À COLETA DE DADOS REFERENTES À EXECUÇÃO DE SERVIÇOS METROPOLITANOS DE TRANSPORTE COLETIVO REGULAR DE PASSAGEIROS, POR ÔNIBUS NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

O Secretário de Estado dos Negócios Metropolitanos,

Considerando o disposto nos artigos 3º e 88 do Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986;

Considerando, ainda, a necessidade de consolidar as informações operacionais, econômico-financeiras, administrativas e estatísticas fornecidas pelas empresas permissionárias e autorizadas por esta Secretaria, alterando-se, por conseguinte, as Resoluções SNM ns. 47 e 70, respectivamente, de 18.04.83 e 15.06.83, resolve:

Art. 1º Determinar que o fornecimento das informações operacionais, econômico-financeiras, administrativas e estatísticas, seja feito pelas empresas permissionárias e autorizadas mediante preenchimento dos formulários aprovados no Processo SNM n. 5.272/85 a serem confeccionados pelas empresas no tamanho 210mm x 297mm (A-4).

Art. 2º Determinar à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ que proceda ao controle dos dados enviados pelas empresas dentro dos seguintes prazos:

Formulário 1 – Demonstrativo de Movimento: mensalmente, até o dia 15, com dados do mês anterior.

Formulário 2 – Demonstrativo do Consumo de Materiais mensalmente, até 30 dias contados do último dia do mês a que se refere.

Formulário 3 – Demonstrativo da Receita Operacional: mensalmente, até o dia 15, com dados do mês anterior.

Formulário 4 – Demonstrativo de Evolução do Quadro de Pessoal e despesas: mensalmente, até 30 dias do mês a que se refere.

Formulário 5 – Demonstrativo de frota trimestralmente, até 15 dias contados no último dia do trimestre a que se refere, considerando os períodos de:

1º de janeiro a 31 de março – 1º trimestre

1º de abril a 30 de julho – 2º trimestre

1º de julho a 30 de setembro – 3º trimestre

1º de outubro a 31 de dezembro – 4º trimestre.

Demonstrações financeiras – anualmente, no prazo máximo de 120 dias após o encerramento do exercício social da empresa.

Art. 3º O não cumprimento das disposições contidas nesta Resolução implica o enquadramento do infrator no disposto na alínea *t* do inciso V do artigo 55, do Capítulo XXI, do Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986.

Parágrafo único. Dentro do prazo máximo de 30 dias, contados da publicação desta Resolução, as empresas permissionárias e autorizadas serão convocadas para treinamento e recebimento de manual de informações para o preenchimento dos formulários de que trata esta Resolução.

Art. 4º Esta Resolução entrará em vigor 60 dias após a data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

LEI N. 5.869, DE 28 DE OUTUBRO DE 1987

OBRIGA AS EMPRESAS PERMISSONÁRIAS, QUE ESPECIFICA, A PERMITIR A ENTRADA DE DEFICIENTES FÍSICOS PELA PORTA DIANTEIRA DOS COLETIVOS

O Governador do Estado de São Paulo,
Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º As empresas permissionárias de transporte coletivo intermunicipal ficam obrigadas a permitir a entrada, pela porta dianteira, dos usuários portadores de deficiência física.

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Orestes Quércia – Governador do Estado.

RESOLUÇÃO SNM N. 166, DE 24 DE NOVEMBRO DE 1987

ADOA O VALE-TRANSPORTE DE CARÁTER OBRIGATÓRIO PARA OS EMPREGADORES, NOS SERVIÇOS METROPOLITANOS DE TRANSPORTE COLETIVO REGULAR DE PASSAGEIROS NA RMSP

O Secretário de Estado dos Negócios Metropolitanos,

Considerando que o Governo Federal, ao instituir o Vale-Transporte, outorgou ao poder concedente competência para editar normas complementares e operacionalizar o sistema;

Considerando as peculiaridades do transporte intermunicipal por ônibus de características comuns na Região Metropolitana de São Paulo;

Considerando o relevante papel social do Vale-Transporte para o trabalhador e a imperiosa necessidade de sua implantação em condições harmoniosas e eficazes;

Considerando o disposto na Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985,^[1] com a alteração da Lei n. 7.619, de 30 de setembro de 1987^[2] e no Decreto n. 95.247, de 17 de novembro de 1987^[3];

Considerando o disposto no artigo 33 do Decreto Estadual n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986,^[4] resolve:

Art. 1º O Vale-Transporte, de caráter obrigatório para os empregadores, fica adotado nos serviços metropolitanos de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo, nas linhas de características comuns.

Art. 2º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ fica autorizada, em regime de exclusividade, a partir de 1º de janeiro de 1988, a promover a emissão, distribuição e reembolso do Vale-Transporte nos serviços especificados no artigo anterior, cabendo-lhe o gerenciamento técnico, administrativo, financeiro e operacional do Sistema do Vale-Transporte.

Art. 3º As empresas permissionárias ou autorizadas ficam obrigadas a aceitar o Vale-Transporte emitido pelo METRÔ, respeitados seus respectivos valores e prazos de validade, nas linhas por elas operadas.

Art. 4º Os Vales-Transporte já emitidos por empresas permissionárias ou autorizadas terão validade até 31 de janeiro de 1988.

Art. 5º O Vale-Transporte será impresso pelo METRÔ por seus próprios meios ou mediante contratação de terceiros, em quantidades compatíveis com as necessidades do mercado.

Art. 6º As pessoas físicas ou jurídicas que adquirirem o Vale-Transporte deverão cadastrar-se previamente junto ao METRÔ, mediante o preenchimento de “Ficha de Cadastro do Vale-Transporte”.

Art. 7º O METRÔ, mediante prévia anuência da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, poderá celebrar acordos com as empresas operadoras visando a regular a distribuição, o uso, o reembolso do Vale-Transporte, bem como os necessários à integração dos meios de transporte com os demais operadores de transporte público na Região Metropolitana de São Paulo para utilização do Sistema Vale-Transporte.

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

Notas sobre a Resolução SNM n. 166/87

[1] *Vide* Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, à pág. 63.

[2] *Vide* Lei Federal n. 7.619, de 30 de setembro de 1987, à pág. 70.

[3] *Vide* Decreto Federal n. 95.247, de 17 de novembro de 1987, à pág. 71.

[4] *Vide* Decreto Estadual n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, à pág. 360.

LEI N. 5.989, DE 30 DE DEZEMBRO DE 1987

DÁ DENOMINAÇÃO AO TERMINAL RODOVIÁRIO DO TIETÊ, SITUADO NA CAPITAL

O Governador do Estado de São Paulo,
Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Passa a dominar-se “Governador Carvalho Pinto” o terminal Rodoviário do Tietê, na Capital.

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Orestes Quércia – Governador do Estado.

RESOLUÇÃO SNM N. 8, DE 11 DE JANEIRO DE 1988

OBRIGA AS EMPRESAS OPERADORAS DE ÔNIBUS A ACEITAREM OS VALES-TRANSPORTE EMITIDOS PELA COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ

O Secretário de Estado dos Negócios Metropolitanos, no uso de suas atribuições legais, Considerando a Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985,^[1] alterada pela Lei n. 7.619, de 30 de setembro de 1987^[2] e do Decreto n. 95.247, de 17 de novembro de 1987;^[3]

Considerando a Resolução SNM n. 166, de 24 de novembro de 1987;^[4]

Considerando a necessidade de disciplinar o uso do Vale-Transporte nas linhas metropolitanas de transporte coletivo regular, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo, resolve:

Art. 1º O Vale-Transporte deve ser utilizado nas linhas metropolitanas de transporte coletivo regular, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo.

§ 1º Fica estabelecido que todas as empresas permissionárias ou autorizadas, doravante denominadas Empresas Operadoras, se obrigam a aceitar, nas linhas de classificação comum, por elas operadas, os Vales-Transporte emitidos pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, respeitados seus respectivos valores, quer no pagamento das passagens exclusivas, quer no das integradas.

§ 2º A não aceitação do Vale-Transporte, por qualquer das empresas operadoras, acarretará as penalidades previstas na legislação em vigor.

Art. 2º O Vale-Transporte deverá ser impresso pelo Metrô por seus próprios meios, ou mediante contratação de terceiros, em quantidades compatíveis com as necessidades do mercado.

§ 1º A emissão do Vale-Transporte far-se-á na forma de bilhete modulado, cujos valores serão de Cz\$ 10,00, Cz\$ 5,00, Cz\$ 2,00, Cz\$ 1,00.

§ 2º O usuário deverá compor seu bilhete de forma a totalizar o valor da tarifa da linha utilizada.

§ 3º O bilhete modulado deverá conter elementos adequados de segurança contra fraudes de impressão, possibilitando o controle de circulação, assegurada à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ a exclusividade para a inserção de mensagens publicitárias.

§ 4º O Vale-Transporte deverá ter característica única quanto ao formato e dimensão, contendo o nome e o logotipo do METRÔ, o valor facial, a palavra VALE-TRANSPORTE, a legislação pertinente e os dizeres:

No Anverso: VÁLIDO EXCLUSIVAMENTE PARA COMPOSIÇÃO E PAGAMENTO DE PASSAGENS DE ÔNIBUS INTERMUNICIPAL, PELO VALOR FACIAL ACIMA EXPRESSO.

Poder Concedente:

SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGÓCIOS METROPOLITANOS

e, no seu Verso: a frase

“ESTE VALE-TRANSPORTE É UTILIZÁVEL EM TODAS AS LINHAS INTERMUNICIPAIS DE ÔNIBUS, DE CARACTERÍSTICAS URBANAS, DA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO, SOB PERMISSÃO DA SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGÓCIOS METROPOLITANOS. A SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGÓCIOS METROPOLITANOS TORNA SUA A GRANDE SÃO PAULO”.

Art. 3º O Vale-Transporte deverá ser comercializado pelo METRÔ, por seus próprios meios, ou por delegação a terceiros, desde que, previamente, credenciados.

Parágrafo único. No caso de delegação a terceiros, esta deverá ser devidamente formalizada, mediante acordos, nos quais se fixem expressamente os procedimentos e critérios a serem obedecidos, de modo a garantir os padrões de segurança e controle na operacionalização do Vale-Transporte.

Art. 4º O METRÔ deverá ressarcir as empresas operadoras dos respectivos créditos, no prazo máximo de 72 (setenta e duas) horas, mediante apresentação prévia dos Vales-Transporte.

§ 1º O METRÔ reembolsará a operadora pelo valor facial dos Vales-Transporte apresentados de acordo com procedimentos previamente determinados.

§ 2º Os pagamentos serão efetuados através de crédito aberto em conta-corrente no Banco do Estado de São Paulo S/A. – BANESPA, na forma do disposto no Decreto Estadual n. 27.449, de 13 de outubro de 1987.

§ 3º A empresa operadora informará, por escrito, o tipo, o número da conta-corrente e o número e nome da agência de sua conta.

§ 4º A empresa operadora dará como quitado o pagamento que se efetivar através do crédito em sua conta.

Art. 5º No caso de alteração de tarifa, o Vale-Transporte deverá ser utilizado pelo beneficiário de forma a compor o valor integral da nova tarifa.

Art. 6º As empresas ficam obrigadas a fornecer ao METRÔ informações sobre a utilização do Vale-Transporte.

§ 1º As operadoras ficam obrigadas a divulgar, aos empregadores e beneficiários, suas linhas, itinerários e tarifas correspondentes, bem como os procedimentos necessários à sua aquisição.

§ 2º As empresas operadoras ficam obrigadas a informar, imediatamente, ao METRÔ, qualquer irregularidade detectada, decorrente de uso indevido do Vale-Transporte.

Art. 7º O METRÔ fica obrigado a fornecer à Secretaria dos Negócios Metropolitanos informações sobre a comercialização do Vale-Transporte, para efeito de avaliação do sistema.

Art. 8º As pessoas jurídicas que adquirirem o Vale-Transporte deverão fornecer as respectivas informações cadastrais ao METRÔ.

§ 1º As empresas adquirentes, a cada aquisição, deverão arrolar o número total de empregados beneficiados com o Vale-Transporte, o número de Vales-Transporte adquiridos por tipo e o período a que se refere o benefício.

§ 2º A venda do Vale-Transporte deverá ser comprovada mediante a emissão de recibo seqüencialmente numerado, entregue à compradora com identificação do período de referência, número de Vales-Transporte vendidos por tipo e de beneficiários a que se destinam além dos dados cadastrais da compradora.

§ 3º Às pessoas físicas adquirentes será fornecido recibo, na mesma forma prevista do parágrafo anterior.

Art. 9º O METRÔ poderá, mediante prévia anuência da Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos, firmar acordos ou contratos com os demais operadores de transportes públicos na Região Metropolitana de São Paulo, para comercialização de Vales-Transporte de um sistema emissor em outro, mediante encontro de contas.

Art. 10. O METRÔ poderá firmar acordos com as empresas operadoras, no sentido de regulamentar a distribuição, o uso e o reembolso do Vale-Transporte.

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

Notas sobre a Resolução SNM n. 8/88

[1] *Vide* Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, à pág. 63.

[2] *Vide* Lei Federal n. 7.619, de 30 de setembro de 1987, à pág. 70.

[3] *Vide* Decreto Federal n. 95.247, de 17 de novembro de 1987, à pág. 71.

[4] *Vide* Resolução Estadual SNM n. 166, de 24 de novembro de 1987, à pág. 383.

DECRETO N. 28.478, DE 3 DE JUNHO DE 1988

DÁ NOVA REDAÇÃO AO ARTIGO 18 DO REGULAMENTO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS, DE INTERESSE METROPOLITANO, SOB O REGIME DE FRETAMENTO, APROVADO PELO DECRETO N. 19.835,^[1] DE 29 DE OUTUBRO DE 1982

Orestes Quércia, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Passa a ter a seguinte redação o artigo 18, do Decreto n. 19.835, de 29 de outubro de 1982:

“Art. 18. Dependerá de prévia autorização da Secretaria dos Negócios Metropolitanos a utilização de veículos aprovados para o serviço de fretamento no transporte denominado regular ou vice-versa”.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Orestes Quércia – Governador do Estado.

Nota sobre o Decreto n. 28.478/88

[1] *Vide* Decreto Estadual n. 19.835, de 29 de outubro de 1982, à pág. 347.

RESOLUÇÃO SNM N. 107, DE 10 DE JUNHO DE 1988^[1]

DISCIPLINA O USO DE VALE-TRANSPORTE NAS LINHAS METROPOLITANAS DE TRANSPORTE COLETIVO REGULAR, POR ÔNIBUS, NA RMSP

O Secretário dos Negócios Metropolitanos,

Considerando a Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985,^[2] alterada pela Lei n. 7.619, de 30 de setembro de 1987^[3] e o Decreto n. 95.247, de 17 de novembro de 1987;^[4]

Considerando a Resolução SNM n.166, de 24 de novembro de 1987;^[5]

Considerando a necessidade de disciplinar o uso do Vale-Transporte nas linhas metropolitanas de transporte coletivo regular, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo, resolve:

Art. 1º O Vale-Transporte deve ser utilizado nas linhas metropolitanas de transporte coletivo regular, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo.

§ 1º Fica estabelecido que todas as empresas permissionárias ou autorizadas, doravante denominadas Empresas Operadoras, se obrigam a aceitar, nas linhas de classificação comum, por elas operadas, os Vales-Transporte emitidos pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, respeitados seus respectivos valores, quer no pagamento das passagens exclusivas, quer no das integradas.

§ 2º A não aceitação do Vale-Transporte, por qualquer das empresas operadoras, acarretará as penalidades previstas na legislação em vigor.

Art. 2º O Vale-Transporte deverá ser impresso pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP por seus próprios meios, ou mediante contratação de terceiros, em quantidades compatíveis com as necessidades do mercado.

§ 1º A emissão do Vale-Transporte far-se-á na forma de bilhete modulado, cujos valores serão Cz\$ 30,00, Cz\$ 10,00, Cz\$ 5,00, Cz\$ 2,00 e Cz\$ 1,00.

§ 2º O usuário deverá compor seu bilhete de forma a totalizar o valor da tarifa da linha utilizada.

§ 3º O Bilhete modulado deverá conter elementos adequados de segurança contra fraudes de impressão, possibilitando o controle de circulação, assegurada à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP a exclusividade para a inserção de mensagens publicitárias.

§ 4º O Vale-Transporte deverá ter característica única quanto ao formato e dimensão, contendo o nome e o logotipo da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, o valor facial, a palavra Vale-Transporte, a legislação pertinente e os dizeres:

No anverso: Válido Exclusivamente para Composição e Pagamento de Passagens de Ônibus Intermunicipal, pelo valor facial acima expresso:

Poder Concedente:

Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos e, no seu Verso, a frase:

“Este Vale-Transporte é utilizável em todas as linhas intermunicipais de ônibus, de características urbanas, da Região Metropolitana de São Paulo, sob permissão da Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos.

Secretaria dos Negócios Metropolitanos

Torna sua a Grande São Paulo”.

Art. 3º O Vale-Transporte deverá ser comercializado pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP por seus próprios meios, ou por delegação a terceiros, desde que, previamente, credenciados.

Parágrafo único. No caso de delegação a terceiros, esta deverá ser devidamente formalizada, mediante acordos, nos quais se fixem expressamente os procedimentos e critérios a serem obedecidos, de modo a garantir os padrões de segurança e controle na operacionalização do Vale-Transporte.

Art. 4º A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP deverá ressarcir as empresas operadoras dos respectivos créditos, semanalmente, mediante apresentação prévia dos Vales-Transporte.

§ 1º A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP reembolsará a operadora pelo valor facial dos Vales-Transporte apresentados de acordo com procedimentos previamente determinados.

§ 2º Os pagamentos serão efetuados através de crédito aberto em conta-corrente no Banco do Estado de São Paulo S/A. – BANESPA na forma do disposto no Decreto Estadual n. 27.449, de 13 de outubro de 1987.

§ 3º A empresa operadora informará, por escrito, o tipo, o número da conta-corrente e o número e nome da agência de sua conta.

§ 4º A empresa operadora dará como quitado o pagamento que se efetivar através do crédito em sua conta.

Art. 5º No caso de alteração de tarifa, o Vale-Transporte deverá ser utilizado pelo beneficiário de forma a compor o valor integral da nova tarifa.

Art. 6º As empresas operadoras ficam obrigadas a fornecer à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP informações sobre a utilização do Vale-Transporte.

§ 1º As operadoras ficam obrigadas a divulgar aos empregadores e beneficiários, suas linhas, itinerários e tarifas correspondentes, bem como os procedimentos necessários à sua aquisição.

§ 2º As empresas operadoras ficam obrigadas a informar imediatamente, à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, qualquer irregularidade detectada, decorrente de uso indevido do Vale-Transporte.

Art. 7º A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP fica obrigada a fornecer à Secretaria dos Negócios Metropolitanos informações sobre a comercialização do Vale-Transporte, para efeito de avaliação do sistema.

Art. 8º As pessoas jurídicas que adquirirem o Vale-Transporte deverão fornecer as respectivas informações cadastrais à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP.

§ 1º As empresas adquirentes, a cada aquisição, deverão arrolar o número total de empregados beneficiados com o Vale-Transporte, o número de Vales-Transporte adquiridos por tipo e o período a que se refere o benefício.

§ 2º A venda do Vale-Transporte deverá ser comprovada mediante a emissão de recibo seqüencialmente numerado, entregue à compradora com identificação do período de referência, número de Vales-Transporte vendidos por tipo e de beneficiários a que se destinam, além dos dados cadastrais da compradora.

§ 3º Às pessoas físicas adquirentes será fornecido recibo, na mesma forma prevista no parágrafo anterior.

Art. 9º A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP poderá, mediante prévia anuência da Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos, firmar acordos ou contratos com os demais operadores de transportes públicos na Região Metropolitana de São Paulo, para comercialização de Vales-Transporte de um sistema emissor em outro, mediante encontro de contas.

Art. 10. A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP poderá firmar acordos com as empresas operadoras, no sentido de regulamentar a distribuição, o uso e o reembolso do Vale-Transporte.

Art. 11. Sem prejuízo do disposto nesta Resolução e até que se esgotem os Vales-Transporte já impressos pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, responderá esta por sua comercialização e providências decorrentes, em conjunto com a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP.

Art. 12. Esta Resolução, revogadas as disposições em contrário, em especial a Resolução SNM n. 8/88, de 11 de janeiro de 1988, entrará em vigor na data de sua publicação.

Notas sobre a Resolução SNM n. 107/88

[1] Revoga a Resolução Estadual SNM n. 8, de 11 de janeiro de 1988, *vide* à pág. 384.

[2] *Vide* Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, à pág. 63.

[3] *Vide* Lei Federal n. 7.619, de 30 de setembro de 1987, à pág. 70.

[4] *Vide* Decreto Federal n. 95.247, de 17 de novembro de 1987, à pág. 71.

[5] *Vide* Resolução Estadual SNM n. 166, de 24 de novembro de 1987, à pág. 383.

LEI N. 6.248, DE 13 DE DEZEMBRO DE 1988

INSTITUI AUXÍLIO-TRANSPORTE NAS CONDIÇÕES QUE ESPECIFICA, E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS

O Governador do Estado de São Paulo,
Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituído, no âmbito da Administração Centralizada e das Autarquias do Estado, o auxílio-transporte, destinado a custear parte das despesas de locomoção do funcionário ou servidor de sua residência para o trabalho e vice-versa.

Art. 2º O valor do auxílio-transporte corresponderá à diferença entre o montante estimado das despesas de condução do funcionário ou servidor e a parcela equivalente a 6% (seis por cento) de sua retribuição global mensal, excluídos o salário-família, o salário-esposa, o adicional de insalubridade, a gratificação por trabalho noturno e a gratificação por serviço extraordinário.

Art. 3º O auxílio-transporte será devido por dia efetivamente trabalhado.

§ 1º A apuração dos dias efetivamente trabalhados será feita à vista do boletim ou atestado de freqüência.

§ 2º O pagamento do benefício corresponderá ao mês do respectivo boletim ou atestado de frequência e será feito em código distinto.

Art. 4º O valor estimado da despesa de condução, a que se refere o artigo 2º, será estabelecido em decreto e revisto mensalmente, observando-se na sua fixação:

- I – a região e/ou local das unidades administrativas do Governo;
- II – o tipo de transporte coletivo disponível no local.

Art. 5º O auxílio-transporte não será computado para qualquer efeito e não se incorporará ao patrimônio do funcionário ou servidor.

Art. 6º Não fará jus ao auxílio-transporte o funcionário ou servidor afastado para prestar serviços ou para ter exercício em cargo ou função de qualquer natureza junto a outros órgãos da Administração Direta ou Indireta da União, de outros Estados e Municípios.

Art. 7º Não terá direito, também, ao benefício o servidor abrangido pela Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985,^[1] alterada pela Lei Federal n. 7.619,^[2] de 30 de setembro de 1987.

Art. 8º O disposto nesta Lei aplica-se aos funcionários e servidores dos Quadros do Tribunal de Justiça, do Primeiro e Segundo Tribunal de Alçada Civil, do Tribunal de Alçada Criminal, do Tribunal de Justiça Militar, do Tribunal de Contas, bem como do Quadro da Secretaria da Assembléia Legislativa.

Art. 9º As despesas resultantes da aplicação desta Lei correrão à conta das dotações próprias consignadas no Orçamento-Programa vigente.

Art. 10. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 30 (trinta) dias.

Art. 11. Esta Lei entrará em vigor no primeiro dia do mês subsequente ao de sua publicação.
Orestes Quércia – Governador do Estado.

Notas sobre a Lei n. 6.248/88

[1] *Vide* Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, à pág. 63.

[2] *Vide* Lei Federal n. 7.619, de 30 de setembro de 1987, à pág. 70.

DECRETO N. 29.355, DE 14 DE DEZEMBRO DE 1988

ALTERA A ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DA ADMINISTRAÇÃO DIRETA E INDIRETA DO ESTADO, E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS

Orestes Quércia, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais e com fundamento no artigo 89 da Lei n. 9.717, de 30 de janeiro de 1967 e à vista da exposição de motivos do Secretário Especial de Coordenação de Programas, decreta:

Art. 1º Ficam extintas as seguintes Secretarias de Estado:

- I – Secretaria do Abastecimento, criada pelo Decreto n. 26.908, de 15 de março de 1987, preservada sua Coordenadoria de Abastecimento, que terá a integração estabelecida no § 2º, do artigo 2º, deste Decreto;
- II – Secretaria de Ação Comunitária, criada pelo Decreto n. 17.217, de 16 de junho de 1981;
- III – Secretaria da Indústria e Comércio, criada pelo Decreto n. 26.909, de 15 de março de 1987, preservados o Conselho Estadual de Política Industrial, Comercial e Agroin-

dustrial – COINCO e a Coordenadoria da Indústria e Comércio, que terão as integrações estabelecidas no § 1º, do artigo 6º, deste Decreto;

- IV – Secretaria da Habitação, criada pelo Decreto n. 26.796, de 20 de fevereiro de 1987; e
- V – Secretaria de Assuntos Fundiários, criada pelo Decreto n. 24.814, de 5 de março de 1986, preservados o Departamento de Assentamento Fundiário e o Departamento de Regularização Fundiária, que terão as integrações estabelecidas no § 1º, do artigo 2º e artigo 10 deste Decreto.

Parágrafo único. Ficam extintas as funções de Secretário do Abastecimento, de Ação Comunitária, de Assuntos Fundiários, Especial de Coordenação de Programas, Relações Sociais, as respectivas funções, onde houver, de Secretários-Adjuntos, Chefes de Gabinete, Assessores Técnicos de Gabinete, Oficiais de Gabinete e Auxiliares de Gabinete.

Art. 2º As atribuições da extinta Secretaria do Abastecimento serão desenvolvidas pela Secretaria da Agricultura, que passa a denominar-se Secretaria de Agricultura e Abastecimento.

§ 1º Fica transferido, com seus bens móveis e equipamentos, da extinta Secretaria de Assuntos Fundiários para a Secretaria de Agricultura e Abastecimento, o Departamento de Assentamento Fundiário, criado pelo Decreto n. 27.863, de 4 de dezembro de 1987.

§ 2º A Coordenadoria de Abastecimento, criada pelo Decreto n. 14.034, de 1º de outubro de 1979, fica transferida, com seus bens móveis e equipamentos, para a Secretaria de Agricultura e Abastecimento.

§ 3º Os cargos e funções-atividades classificados na Coordenadoria de Abastecimento e no Departamento de Assentamento Fundiário ficam transferidos para a Secretaria de Agricultura e Abastecimento.

§ 4º A Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo – CEAGESP e a Companhia de Desenvolvimento Agrícola de São Paulo – CODASP ficam vinculadas à Secretaria de Agricultura e Abastecimento.

Art. 3º As atribuições da extinta Secretaria de Ação Comunitária serão desenvolvidas pela Secretaria da Promoção Social, à qual se subordinarão o Conselho Estadual do Idoso e o Conselho Estadual da Juventude.

Art. 4º As atribuições da Secretaria de Relações do Trabalho passam a ser desempenhadas pela Secretaria da Promoção Social.

§ 1º Ficam transferidas da Secretaria de Relações do Trabalho para a Secretaria da Promoção Social, com seus bens móveis, equipamentos, direitos e obrigações as seguintes unidades:

1. o Departamento do Lazer do Trabalhador;
2. o Departamento de Assistência Sindical e de Relações Empresariais;
3. o Departamento de Recursos Humanos, exceto a Divisão de Higiene e Segurança do Trabalho;
4. o Departamento de Atividades Regionais, exceto as Seções de Higiene e Segurança do Trabalho.

§ 2º Os cargos e funções-atividades classificados nas unidades mencionadas no parágrafo anterior ficam transferidos para a Secretaria da Promoção Social.

§ 3º A Fundação Centro Educativo, Recreativo e Esportivo do Trabalhador – CERET e a Superintendência do Trabalho Artesanal nas Comunidades – SUTACO ficam vinculadas à Secretaria da Promoção Social.

Art. 5º As atribuições da Divisão de Higiene e Segurança do Trabalho e das Seções de Higiene e Segurança do Trabalho da Secretaria de Relações do Trabalho passam a ser desenvolvidas pela Secretaria da Saúde.

Parágrafo único. Os cargos e funções-atividades classificados na Divisão de Higiene e Segurança do Trabalho e nas Seções de Higiene e Segurança do Trabalho da Secretaria de Relações do Trabalho ficam transferidos para a Secretaria da Saúde.

Art. 6º As atribuições da extinta Secretaria da Indústria e Comércio passam a ser desenvolvidas pela Secretaria da Ciência e Tecnologia, cuja denominação é alterada para Secretaria da Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico.

§ 1º Ficam transferidos para a Secretaria da Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico a Coordenadoria da Indústria e Comércio, criada pelo Decreto n. 13.878, de 3 de setembro de 1978 e o Conselho Estadual de Política Industrial, Comercial e Agroindustrial – COINCO, com seus bens móveis e equipamentos.

§ 2º Os cargos e funções-atividades classificados na Coordenadoria da Indústria e Comércio e no Conselho Estadual de Política Industrial, Comercial e Agroindustrial – COINCO da extinta Secretaria da Indústria e Comércio ficam transferidos para a Secretaria da Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico.

Art. 7º A Secretaria dos Negócios Metropolitanos passa a denominar-se Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano, a quem são transferidas as atribuições, bens móveis, equipamentos, direitos e obrigações, da extinta Secretaria da Habitação.

§ 1º O Departamento de Edifícios e Obras Públicas – DEOP passa a vincular-se à Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano.

§ 2º A Companhia de Desenvolvimento Habitacional do Estado de São Paulo – CDH, a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos S/A. – EMTU e a Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMPLASA vinculam-se à Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano.

Art. 8º A Fundação Parque Zoológico passa a vincular-se à Secretaria do Meio Ambiente.

Art. 9º A Secretaria de Obras passa a denominar-se Secretaria de Energia e Saneamento.

Art. 10. Fica transferido, com seus bens móveis e equipamentos, da extinta Secretaria de Assuntos Fundiários para a Secretaria da Justiça, o Departamento de Regularização Fundiária, criado pelo Decreto n. 27.863, de 4 de dezembro de 1987.

Parágrafo único. Os cargos e funções-atividades classificados no Departamento de Regularização Fundiária da extinta Secretaria de Assuntos Fundiários ficam transferidos para a Secretaria da Justiça.

Art. 11. As atribuições da Secretaria do Interior passam a ser desempenhadas pela Secretaria do Governo.

§ 1º Os cargos e funções-atividades classificados na Secretaria do Interior, bem como seus bens móveis e imóveis, equipamentos, direitos e obrigações ficam transferidos para a Secretaria da Administração.

§ 2º A Fundação Prefeito Faria Lima – Centro de Estudos e Pesquisas de Administração Municipal – CEPAM, fica vinculada à Secretaria do Governo.

Art. 12. Fica incluído no campo funcional da Secretaria da Administração a formulação da política referente à reforma administrativa do Estado e às diretrizes relativas à instituição da política salarial dos funcionários e servidores públicos do Estado de São Paulo.

Art. 13. Passam a vincular-se à Secretaria da Fazenda as seguintes empresas:

I – PAULISTUR S/A. – Empresa de Turismo do Estado de São Paulo;

II – Companhia de Desenvolvimento do Estado de São Paulo – CEDESP;

III – TERRAFOTO S/A. – Atividades de Aerolevantamentos.

§ 1º A Secretaria da Fazenda adotará as providências necessárias à liquidação das empresas a que se referem os incisos I e II e à privatização da empresa a que se refere o inciso III.

§ 2º A Superintendência do Desenvolvimento do Litoral Paulista – SUDELPA e o Fomento de Urbanização e Melhoria das Estâncias – FUMEST passam a vincular-se à Secretaria da Fazenda.

Art. 14. O Conselho Estadual de Informática – CONEI passa a subordinar-se ao Secretário da Administração.

Art. 15. A Fundação do Desenvolvimento Administrativo – FUNDAP passa a vincular-se à Secretaria da Administração.

Art. 16. A gestão dos recursos humanos das Secretarias alcançadas pelas disposições deste Decreto, e sem destinação específica, ficará a cargo da Secretaria da Administração, que proporá ao Governador do Estado relocação ou reclassificação, reaproveitamento ou extinção dos respectivos cargos e funções-atividades.

Art. 17. Os bens móveis e equipamentos, obrigações e direitos dos órgãos abrangidos por este Decreto e sem específica destinação, ficam transferidos provisoriamente à Secretaria da Administração, que proporá sua redistribuição.

Art. 18. As Secretarias de Economia e Planejamento e da Fazenda providenciarão os atos necessários à efetivação da transferência dos saldos das dotações orçamentárias destinadas às Secretarias abrangidas pelo presente Decreto.

Art. 19. O Secretário da Administração deverá apresentar as medidas necessárias a compatibilizar os cargos e funções dos órgãos e entidades da Administração Centralizada e Descentralizada, com a nova estrutura decorrente da reforma administrativa, a saber:

I – os de direção, no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, a contar da data da publicação deste Decreto;

II – os demais, no prazo de 105 (cento e cinco) dias, a contar da publicação deste Decreto.

Art. 20. O artigo 2º do Decreto n. 8.812, de 18 de outubro de 1976 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º O CODEC é composto por 9 (nove) membros, inclusive o seu Presidente, a saber:

I – o Secretário da Fazenda, que é seu Presidente nato;

II – o Coordenador das Entidades Descentralizadas;

III – o Coordenador da Administração Financeira;

IV – o Secretário-Executivo da Junta de Coordenação Financeira;

V – 1 (um) representante da Secretaria da Administração;

VI – 1 (um) representante da Secretaria de Economia e Planejamento;

VII – 3 (três) livremente escolhidos pelo Governador do Estado.

§ 1º O Coordenador das Entidades Descentralizadas substituirá o Presidente em seus impedimentos.

§ 2º A designação dos membros a que se referem os incisos V a VII será feita pelo Governador do Estado e recairá em pessoas com formação profissional de nível universitário e reconhecida experiência nos assuntos econômico-financeiros da Administração Centralizada ou Descentralizada do Estado.

§ 3º O mandato dos membros a que se referem os incisos V a VII será de 4 (quatro) anos, permitida apenas uma recondução.

§ 4º O Governador do Estado poderá designar suplentes para os membros do CODEC, todos com requisitos de formação e experiência expressos no § 2º.

§ 5º O CODEC conta com 1 (um) Secretário incumbido de secretariar as reuniões”.

Art. 21. O parágrafo único, do artigo 2º, do Decreto n. 27.009, de 19 de maio de 1987, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Parágrafo único. O Grupo de Trabalho será presidido pelo Secretário da Administração”.

Art. 22. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Orestes Quércia – Governador do Estado.

DECRETO N. 29.912, DE 12 DE MAIO DE 1989

DISPÕE SOBRE A APROVAÇÃO DO REGULAMENTO DO SERVIÇO INTERMUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS SOB FRETAMENTO

Orestes Quércia, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Fica aprovado o anexo Regulamento do Serviço Intermunicipal de Transporte Coletivo de Passageiros, sob o Regime de Fretamento, no Estado de São Paulo, que passa a fazer parte integrante do presente Decreto excluídos aqueles sob gestão metropolitana.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua aplicação revogando-se o Decreto n. 13.691, de 11 de julho de 1979 e o Decreto n. 20.622, de 28 de fevereiro de 1983.

Orestes Quércia – Governador do Estado.

REGULAMENTO DO SERVIÇO INTERMUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS SOB FRETAMENTO, ANEXO AO DECRETO N. 29.912, DE 12 DE MAIO DE 1989

Capítulo I

Da Administração do Transporte

Art. 1º O serviço intermunicipal de transporte coletivo de passageiros, sob o regime de fretamento, no Estado de São Paulo, é disciplinado por este Regulamento excluídos aqueles sob gestão metropolitana.

Art. 2º Somente estão sujeitos às disposições deste Regulamento os serviços realizados com objetivo comercial, sendo considerados, para todos os efeitos, de relevante interesse social.

Art. 3º Compete ao Departamento de Estradas de Rodagem autorizar, disciplinar e fiscalizar os serviços previstos neste Regulamento, ouvido o Secretário dos Transportes quando for o caso.

Capítulo II

Do Regime de Exploração dos Serviços

Art. 4º Entende-se por serviço de transporte intermunicipal coletivo de passageiros sob fretamento aquele que se destine à condução de pessoas, sem cobrança individual de passagem, não podendo assumir caráter de serviço aberto ao público.

Art. 5º Os serviços de transportes de passageiros sob fretamento não poderão operar sob o regime de linha regular, salvo autorização justificada do Departamento de Estradas de Rodagem.

Art. 6º Os serviços de transporte de passageiros sob fretamento classificam-se em:

- I – serviço de fretamento contínuo;
- II – serviço de fretamento eventual.

Art. 7º Fretamento contínuo é o serviço de transporte de passageiros prestado à pessoa jurídica, mediante contrato escrito, para um determinado número de viagens, destinados ao transporte de usuários definidos, que se qualificam por manterem vínculo específico com a contratante para desempenho de sua atividade.

§ 1º Poderá também contratar fretamento contínuo instituição de ensino ou agremiação estudantil legalmente constituída, para transporte de seus alunos ou associados.

§ 2º A empresa transportadora, no prazo de 5 (cinco) dias, a contar da data da contratação, comunicará ao Departamento de Estradas de Rodagem, mediante planilhas padroni-

zadas, os dados qualificativos e quantitativos do contrato (exceto preços), bem como suas alterações segundo norma complementar a ser estabelecida pelo Departamento de Estradas de Rodagem.

Art. 8º Fretamento eventual é o serviço prestado a um cliente ou a um grupo de pessoas, mediante contrato escrito, para uma viagem.

§ 1º Nas viagens a que se referem os serviços tratados neste artigo, será de porte obrigatório a nota fiscal correspondente.

§ 2º A empresa transportadora comunicará mensalmente até o último dia útil do mês seguinte ao Departamento de Estradas de Rodagem o número de viagens realizadas sob fretamento eventual, com indicação da data de início e fim de cada uma, origem e destino, bem como o número de passageiros transportados.

Capítulo III Da Execução dos Serviços

Art. 9º Os serviços serão executados em conformidade com níveis e esquemas operacionais estabelecidos ou aprovados pelo Departamento de Estradas de Rodagem.

Parágrafo único. As transportadoras fornecerão ao Departamento de Estradas de Rodagem, na forma em que for estabelecida, as informações operacionais, técnicas e econômicas referentes aos serviços de transportes.

Art. 10. Não será permitido o transporte de passageiros em pé, salvo para prestação de socorro em caso de acidente ou avaria.

Art. 11. Ocorrendo interrupção ou retardamento da viagem, a transportadora diligenciará a obtenção de meios imediatos para sua efetivação, no prazo máximo de 120 (cento e vinte) minutos para o serviço contínuo e de 180 (cento e oitenta) para o serviço eventual.

Parágrafo único. Quando a interrupção ou retardamento da viagem se verificar por culpa da transportadora, deverá ela ainda, proporcionar, às suas expensas, alimentação e pousada aos passageiros, enquanto perdurar tal situação.

Art. 12. Ocorrendo interrupção da viagem, a transportadora deverá utilizar para sua continuidade o mesmo veículo ou outro de característica idêntica ou superior ao que vinha sendo utilizado, observados os requisitos de conforto e segurança estabelecidos.

Art. 13. Quando circunstância de força maior ocasionar a interrupção dos serviços, a transportadora ficará obrigada a comunicar o ocorrido à fiscalização, dentro do prazo de 48 (quarenta e oito) horas, especificando-lhe as causas e as providências adotadas, devendo comprová-las sempre que exigido.

Art. 14. Nos casos de acidentes com vítimas, as transportadoras ficam obrigadas a:

- I – adotar medidas visando a prestar imediata e adequada assistência aos respectivos usuários e prepostos;
- II – comunicar o fato ao Departamento de Estradas de Rodagem informando as suas conseqüências;
- III – prestar esclarecimentos aos familiares dos usuários.

Art. 15. Quando o acidente ocasionar morte ou ferimento grave, para avaliação de suas causas, serão considerados, dentre outros elementos:

- I – boletins de ocorrência;
- II – os dados constantes do disco do tacógrafo;
- III – a regularidade da jornada de trabalho e do controle de saúde do motorista;
- IV – a seleção, o treinamento e a reciclagem dos motoristas;
- V – a manutenção dos veículos.

Capítulo IV

Do Regime Especial de Serviço

Art. 16. Os veículos registrados para a modalidade fretamento, sem prejuízo das demais disposições que regem a matéria, poderão, mediante autorização do Departamento de Estradas de Rodagem, ser utilizado no serviço regular para:

- I – complementar a frota de linhas regulares com grandes picos sazonais ou em determinados dias da semana;
- II – atender acréscimo incomum, não previsto e temporário de demanda;
- III – atender serviço pelo regime de autorização.

Art. 17. A frota do transporte regular de passageiros poderá, mediante autorização do Departamento de Estradas de Rodagem, ser explorada:

- I – sob regime de fretamento nos casos de linhas de baixa frequência e cuja viabilidade econômica dependa desta solução;
- II – sob regime de fretamento eventual mediante interesse público devidamente justificado.

Parágrafo único. A alocação e circulação de outros veículos, aprovados para regime diverso, ainda que pertencentes à mesma empresa, somente será permitida com aplicação do selo de autorização temporária e específica emitido pelo Departamento de Estradas de Rodagem, afixado no veículo, identificável externamente.

Capítulo V

Do Registro das Transportadoras

Art. 18. O registro das empresas de transporte coletivo de passageiros será distinto, segundo o regime de operação, regular ou sob fretamento, permitido o registro simultâneo da empresa nas duas modalidades, à exceção dos veículos.

Art. 19. Os pedidos de registro na modalidade fretamento e suas renovações deverão ser dirigidas ao Superintendente do Departamento de Estradas de Rodagem, e instruídos com a seguinte documentação:

- I – instrumento constitutivo, arquivado no registro de comércio estadual, onde conste, como objeto social, a exploração do transporte coletivo de passageiros;
- II – título de identidade e provas de regularidade perante a legislação eleitoral e militar, do proprietário, se a firma for individual e, dos diretores ou sócios, gerentes, quando se tratar de sociedade;
- III – prova de regularidade jurídico-fiscal, através do Certificado de Regularidade Jurídico-Fiscal, nos termos do Decreto Estadual n. 17.640, de 28 de agosto de 1981, ou documentação equivalente;
- IV – prova de registro na EMBRATUR;
- V – relação, especificação e prova de propriedade dos veículos componentes da frota;
- VI – relação dos veículos disponíveis para a realização do serviço e comprovação de plena propriedade de pelo menos 3 (três) veículos dos tipos ônibus rodoviário ou microônibus, com até 4 (quatro) anos de uso;
- VII – inventário, com descrição pormenorizada das instalações e do aparelhamento técnico, adequado e disponível para a realização dos serviços;
- VIII – relação das equipes técnica e administrativa da empresa;
- IX – prova de disponibilidade de garagem e oficina, próprias ou arrendadas, adequadas para atendimento dos serviços de manutenção, estacionamento e circulação da frota;
- X – prova do capital integralizado correspondente a um mínimo de 16.000 (dezesesseis mil) vezes o Maior Valor de Referência – MVR.

Parágrafo único. As renovações deverão ser requeridas até 90 (noventa) dias antes de seu termo final.

Art. 20. Para proceder ao registro o Departamento de Estradas de Rodagem cobrará das interessadas a taxa equivalente a 6 (seis) vezes o valor do Maior Valor de Referência – MVR.

Art. 21. Ouvida a Comissão de Transporte Coletivo, prevista no Decreto n. 29.913,^[1] de 12 de maio de 1989, e deferido o pedido de registro, o Departamento de Estradas de Rodagem expedirá o competente Certificado de Registro válido por 5 (cinco) anos, e que poderá ser renovado por iguais períodos sucessivos desde que assim se requeira com antecedência, mínima, de 3 (três) meses da data de vencimento.

§ 1º Ocorrendo alterações na estrutura jurídica da transportadora, na sua denominação ou direção ou, ainda, nas categorias ou modalidades de serviço nas quais foi registrada, deverão as empresas transportadoras comunicar ao Departamento de Estradas de Rodagem no prazo de 30 (trinta) dias, sendo expedido novo certificado contendo as alterações.

§ 2º Ocorrendo alterações no número ou característica dos veículos, deverão as empresas transportadoras comunicar ao Departamento de Estradas de Rodagem no prazo de 30 (trinta) dias, para atualização do registro da frota.

Capítulo VI Dos Veículos

Art. 22. Os serviços de transporte coletivo intermunicipal, sob o regime de fretamento, serão executados por veículos de características rodoviárias que satisfaçam as condições de segurança, conforto, higiene, bem como, as especificações exigidas pelo Departamento de Estradas de Rodagem.

§ 1º O percentual de veículos, com mais de 10 (dez) anos de fabricação, integrantes da frota utilizada pela transportadora para a execução dos serviços de que trata este Regulamento, não poderá ultrapassar 40% (quarenta por cento), ressalvados os casos de veículos reconicionados e modernizados por empresas especializadas, homologados por certificados técnicos.

§ 2º Nos veículos utilizados nos serviços de transporte coletivo de passageiros sob fretamento é obrigatória a instalação de tacógrafo, devendo a transportadora mantê-lo em perfeito estado de funcionamento e analisar os disco-diagramas relativos a cada viagem realizada.

§ 3º Sempre que necessário, a critério do Departamento de Estradas de Rodagem poderá ser exigida a exibição do disco do tacógrafo, o qual deverá ser preservado pela empresa transportadora pelo prazo mínimo de 1 (um) ano.

Art. 23. Nenhum veículo poderá ter modificadas suas características sem prévia autorização da autoridade de trânsito e do Departamento de Estradas de Rodagem.

Art. 24. Os veículos empregados no transporte coletivo de passageiros terão cores, logotipo, inscrições e símbolos distintos para cada transportadora e por modalidade de regime (regular ou fretamento), bem como serão diferenciados por caracteres comuns a todas as empresas que operem sob fretamento.

Parágrafo único. Os veículos utilizados no serviço de fretamento deverão apresentar:

1. na parte externa:

- a. cores e desenhos aprovados pelo Departamento de Estradas de Rodagem;
- b. inscrição visível, na parte traseira, da firma ou razão social da empresa e, nas laterais, o nome-fantasia da mesma;
- c. número de ordem ou prefixo do veículo;
- d. letreiro indicativo do nome do cliente no caso de fretamento contínuo e a palavra turismo quando se tratar de fretamento eventual;
- e. a inscrição, nas laterais do veículo, de palavra “fretamento” e do número do registro da empresa no Departamento de Estradas de Rodagem, em tamanho e modo indicados pela referida autarquia;
- f. a inscrição, na parte dianteira do veículo, do logotipo ou emblema referente ao serviço de fretamento, de identificação, visível à distância.

2. na parte interna, perfeitamente visível:

- a. os endereços e telefones da empresa transportadora e do Departamento de Estradas de Rodagem para reclamações;
- b. o Certificado de Registro do Veículo no Departamento de Estradas de Rodagem;
- c. cartão de identificação da tripulação;
- d. número de ordem ou prefixo do veículo.

Art. 25. Anualmente, será procedida vistoria ordinária nos veículos, diretamente pelo Departamento de Estradas de Rodagem ou por agentes credenciados para verificação do atendimento às condições de conforto e segurança em face das exigências legais, mantendo o Departamento de Estradas de Rodagem, permanentemente atualizado, cadastro desses veículos.

§ 1º Realizada a vistoria ordinária e aprovado o veículo, será expedida “Declaração de Vistoria”, válida pelo período de 12 (doze) meses.

§ 2º À empresa transportadora cabe o ônus relativo às despesas com a vistoria.

Art. 26. Independentemente da vistoria ordinária, de que trata o artigo anterior, poderá o Departamento de Estradas de Rodagem, em qualquer tempo realizar inspeções e vistorias nos veículos, determinando, caso não atendidas as exigências legais, sua retirada de tráfego, até que eles sejam aprovados em nova vistoria.

Art. 27. Não será permitida, em nenhuma hipótese, a utilização em serviço, de veículo que não seja portador de “Declaração de Vistoria”.

Art. 28. Além dos documentos exigidos pela legislação de trânsito, os veículos deverão conduzir em seu interior, em local visível e de fácil acesso, o documento de vistoria, telefone para reclamações no Departamento de Estradas de Rodagem bem como outros documentos exigidos pelo Departamento de Estradas de Rodagem.

Art. 29. Os veículos deverão ser mantidos, quando em execução de serviço, em boas condições de funcionamento, higiene e segurança.

Art. 30. Qualquer propaganda somente poderá ser feita na parte interna do veículo, devendo ser reservada uma quinta parte do espaço para divulgação gratuita do Estado, através do Departamento de Estradas de Rodagem, de assunto de interesse público.

Capítulo VII

Do Pessoal das Transportadoras

Art. 31. As transportadoras adotarão processos adequados de seleção e aperfeiçoamento do pessoal, especialmente daqueles que desempenham atividades relacionadas com a segurança do transporte e dos que mantenham contato com público.

Art. 32. A tripulação dos veículos do serviço de fretamento deverá estar uniformizada, ostentando identificação funcional.

Capítulo VIII

Da Fiscalização

Art. 33. A fiscalização dos serviços de que trata este Regulamento no que diga respeito à economia, à segurança da viagem, ao conforto dos passageiros e ao cumprimento da legislação de trânsito e de tráfego rodoviário será exercida pelo Departamento de Estradas de Rodagem, por meio de seus agentes credenciados.

Capítulo IX

Das Infrações e Penalidades

Art. 34. As infrações aos preceitos deste Regulamento, sujeitarão o infrator, conforme a natureza da falta, às seguintes penalidades:

- I – multa;
- II – afastamento de preposto do serviço;
- III – retenção de veículo;
- IV – apreensão de veículo;
- V – cassação de registro;
- VI – declaração de inidoneidade.

Art. 35. Cometidas, simultaneamente, 2 (duas) ou mais infrações de natureza diversa, aplicar-se-á a penalidade correspondente a cada uma delas.

Art. 36. A imposição de penalidade não desobriga o infrator de corrigir a falta que lhe deu origem.

Seção I

Da Multa

Art. 37. As multas terão seus valores fixados em base percentual sobre o Maior Valor de Referência – MVR, a que alude o artigo 2º, da Lei n. 6.205, de 29 de abril de 1975 e serão aplicadas às transportadoras, na seguinte conformidade:

- I – 50% (cinquenta por cento) do valor do Maior Valor de Referência – MVR, quando:
 - a. não estiver uniformizada e identificada a tripulação nos termos do artigo 32 deste Regulamento;
 - b. no interior do veículo não estiverem afixados os cartões de identificação da tripulação e outras indicações exigíveis;
 - c. deixar a empresa de atender às notificações ou determinações referentes ao serviço;
 - d. forem negados esclarecimentos à fiscalização;
 - e. ocorrer desobediência ou oposição à ação de fiscalização;
 - f. constatar-se ausência no veículo, em serviço, da indicação do número de telefone do Departamento de Estradas de Rodagem para reclamações;
 - g. mantiver serviço, preposto de conduta inconveniente, que mantenha contato com o público;
 - h. deixar de comunicar ao Departamento de Estradas de Rodagem, no prazo estabelecido, as alterações indicadas nos §§ 1º e 2º, do artigo 21, deste Regulamento;
 - i. não forem exibidos ou apresentados à fiscalização documentos pela mesma exigíveis;
 - j. deixar a empresa de atender qualquer das exigências referidas no artigo 28, deste Regulamento.
- II – 100% (cem por cento) do valor do Maior Valor de Referência – MVR, quando:
 - a. ocorrer recusa ao fornecimento de elementos estatísticos e contábeis exigidos;
 - b. ocorrer retardamento injustificado na promoção de transporte para os passageiros ou omissão de providências exigidas;
 - c. efetivar-se transporte de passageiros em número superior à lotação autorizada para o veículo, tantas vezes quantos forem os passageiros em excesso, salvo em caso de socorro;
 - d. for utilizado o veículo com Certificado de Registro vencido;
 - e. verificar-se retardamento, por prazo superior a 30 (trinta) dias, na entrega dos elementos estatísticos ou contábeis exigidos.
- III – 200% (duzentos por cento) do valor do Maior Valor de Referência – MVR, quando:
 - a. conservar, em serviço, preposto cujo afastamento tenha sido determinado pelo Departamento de Estradas de Rodagem;
 - b. utilizar em serviço, veículo sem documento de vistoria válido;
 - c. transportar bagagem fora dos locais próprios ou em condições diferentes estabelecidas para tal fim;

- d. estiver em serviço veículo não registrado no Departamento de Estradas de Rodagem ou cuja exclusão foi autorizada;
 - e. mantiver em serviço preposto da empresa cujo afastamento foi exigido pelo Departamento de Estradas de Rodagem;
 - f. ocorrer cobrança indevida, a qualquer título;
 - g. houver recusa ou dificuldade de transporte para agentes credenciados pelo Departamento de Estradas de Rodagem, incumbidos da fiscalização;
 - h. operar serviço eventual sem estar credenciado para tal fim ou vice-versa.
- IV – 300% (trezentos por cento) do valor do Maior Valor de Referência – MVR, quando:
- a. deixar de comunicar ocorrência de acidente, conforme previsto no artigo 14 deste Regulamento;
 - b. executar serviço com veículo de característica e especificações técnicas diferentes das estabelecidas pelo Departamento de Estradas de Rodagem;
 - c. recusar o fornecimento de elementos estatísticos ao Departamento de Estradas de Rodagem;
 - d. utilizar veículo de outra empresa sem autorização do Departamento de Estradas de Rodagem, salvo em caso de socorro;
 - e. utilizar veículo cujas especificações foram alteradas sem submetê-lo previamente à nova vistoria;
 - f. durante a execução do serviço de fretamento, o veículo não portar a nota fiscal nos termos do § 1º, do artigo 8º, deste Regulamento;
 - g. durante a execução do serviço de fretamento, o veículo não portar ficha numerada relativa ao registro da carga horária de sua tripulação;
 - h. realizar fretamento contínuo em desconformidade às disposições do artigo 7º, deste Regulamento;
 - i. deixar de comunicar a contratação ou de encaminhar planilha nos prazos previstos nos §§ 2º, dos artigos 7º e 8º, deste Regulamento;
 - j. deixar de comunicar no prazo de 15 (quinze) dias a alteração ou rescisão do contrato de fretamento bem como o seu término.
- V – 400% (quatrocentos por cento) do valor do Maior Valor de Referência – MVR, quando:
- a. executar serviço rodoviário de transporte coletivo de passageiros sem autorização formal, nos termos deste Regulamento;
 - b. for constatada ingestão, pelo motorista, de bebida alcoólica ou substância tóxica em serviço;
 - c. o motorista apresentar sinais de estar sob o efeito de bebida alcoólica ou de substância tóxica, quando em serviço;
 - d. deixar, injustificadamente, de prestar assistência aos passageiros e às tripulações, em caso de acidente ou de avaria mecânica;
 - e. proceder de modo a induzir o público a erro, com relação às finalidades do serviço;
 - f. o agente da fiscalização for descatado por diretor, gerente ou preposto da empresa;
 - g. for recusada a entrega do disco do tacógrafo requisitada pelo Departamento de Estradas de Rodagem;
 - h. desde que constatada falta ou defeito em equipamento obrigatório;
 - i. ocorrer adulteração dos documentos de porte obrigatório;
 - j. adulterar o disco do tacógrafo;
 - l. apresentar elementos estatísticos que não correspondam ao real transporte de passageiros;
 - m. o motorista dirigir o veículo pondo em risco a segurança ou comprometendo o conforto dos passageiros;
 - n. o veículo em operação não apresentar condições de perfeita segurança;
 - o. for mantido em serviço veículo cuja retirada tenha sido exigida.

Parágrafo único. Às infrações para as quais não hajam sido previstas penalidades específicas neste Regulamento, serão punidas com multa no valor de 50% (cinquenta por cento) do valor do Maior Valor de Referência – MVR.

Seção II

Do Afastamento de Preposto do Serviço

Art. 38. A penalidade de afastamento do serviço de qualquer preposto da transportadora, será aplicada quando este, em procedimento de apuração sumária, assegurado o direito de defesa, for considerado culpado de grave violação de dever previsto neste Regulamento.

Parágrafo único. O afastamento poderá ser determinado imediatamente, em caráter preventivo, até o prazo máximo de 30 (trinta) dias enquanto se proceder à apuração.

Seção III

Da Retenção do Veículo

Art. 39. A penalidade de retenção do veículo será aplicada, sem prejuízo da multa cabível, toda vez que, da prática da infração, resulte ameaça à segurança dos serviços e, ainda, quando:

- I – não conduzir ou tiver adulterado o documento válido de vistoria;
- II – não apresentar as condições de limpeza e conforto compatíveis;
- III – utilizar o espaço reservado ao transporte de passageiros, total ou parcialmente, para transporte de encomendas;
- IV – ocorrer inobservância dos procedimentos de controle do regimento de trabalho e de descanso dos motoristas, bem assim da comprovação de sua saúde física e mental;
- V – o motorista apresentar, em serviço, evidentes sinais de embriaguez ou de estar sob efeito de substância tóxica;
- VI – o veículo não estiver equipado com tacógrafo, quando exigido;
- VII – o tacógrafo estiver adulterado ou não contiver o disco-diagrama;
- VIII – as características do veículo não correspondem à exigida.

Parágrafo único. A retenção do veículo poderá ser efetivada:

1. antes do início da viagem, nas hipóteses previstas neste artigo, incisos I a VIII;
2. nos pontos de apoio, nos casos previstos neste artigo, incisos II, III, VI e VII;
3. e, em qualquer ponto do percurso, nos casos previstos neste artigo, incisos IV e V.

Seção IV

Da Apreensão do Veículo

Art. 40. A penalidade de apreensão de veículos, será aplicada sem prejuízo da multa cabível, nos casos de execução de serviço não autorizado pelo Departamento de Estradas de Rodagem. A apreensão do veículo perdurará, no mínimo, por 48 (quarenta e oito) horas.

§ 1º O Departamento de Estradas de Rodagem, poderá requisitar veículo de empresas nele cadastradas, quando ocorrer apreensão de veículo, para complementação da viagem dos passageiros transportados pelo veículo apreendido.

§ 2º Para a liberação do veículo o infrator deverá pagar, junto aos cofres do Departamento de Estradas de Rodagem a multa imposta, as despesas decorrentes da sua apreensão, bem como as despesas com outros veículos empregados na reposição do transporte.

Seção V

Da Cassação de Registro

Art. 41. A penalidade de cassação de registro aplicar-se-á nos seguintes casos:

- I – paralisação total dos serviços por 30 (trinta) dias consecutivos, salvo por motivo de força maior, devidamente comprovada;

- II – quando, no curso do ano civil, de 1º de janeiro a 31 de dezembro, for constatada na operação uma das seguintes hipóteses:
 - a. aplicação, por 4 (quatro) vezes, de multa pela prática da mesma infração dentre as previstas no inciso V, do artigo 37, deste Regulamento;
 - b. aplicação por 8 (oito) vezes, de multa pela prática de quaisquer das infrações previstas no inciso V, do artigo 37, deste Regulamento.
- III – paralisação injustificada dos serviços por iniciativa da empresa;
- IV – não apresentação, para prosseguir na exploração do serviço em caso de óbito do titular da firma individual autorizada, de representante legal do espólio, no prazo de 60 (sessenta) dias contados da data do falecimento e dos sucessores legais, em igual prazo contados da ciência da homologação da partilha ou adjudicação, atendidas as exigências formuladas neste Regulamento;
- V – superveniência de incapacidade técnico-operacional ou econômico-financeira, devidamente comprovada;
- VI – dissolução legal da pessoa jurídica da empresa autorizada;
- VII – falência da empresa titular da autorização;
- VIII – elevado índice de acidentes graves, aos quais a empresa ou seus prepostos hajam dado causa, apurado na forma estabelecida pelo Departamento de Estradas de Rodagem;
- IX – desviar suas finalidades, agindo dolosamente em detrimento dos demais serviços de transportes;
- X – deixar de recolher as multas definitivamente aplicadas, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da notificação.

Art. 42. A aplicação da pena de cassação impedirá a transportadora de, durante o prazo de 36 (trinta e seis) meses, habilitar-se a novo registro.

Seção VI

Da Declaração de Inidoneidade

- Art. 43.** A penalidade de declaração de inidoneidade da transportadora aplicar-se-á nos casos de:
- I – permanência no cargo, de diretor ou sócio-gerente da pessoa jurídica depois de definitivamente condenado pela prática de crime de peculato, concussão, corrupção, contrabando ou descaminho e crime contra a economia popular e a fé pública;
 - II – condenação definitiva do titular da firma individual pela prática de quaisquer dos crimes referidos no item anterior;
 - III – apresentação de informações e dados falsos, em proveito próprio ou alheio ou em prejuízo de terceiros.

Parágrafo único. A declaração de inidoneidade importará em cassação do registro outorgado à transportadora.

Seção VII

Os Procedimentos para Aplicação das Penalidades

- Art. 44.** A aplicação de penalidade de multa terá início com o Auto de Infração, lavrado no momento em que esta for constatada e conterà, conforme o caso:
- I – nome ou número da transportadora;
 - II – número de ordem ou placa do veículo;
 - III – local, data e hora da infração;
 - IV – designação do infrator;
 - V – infração cometida e dispositivo legal violado;
 - VI – assinatura do autuante, sua qualificação e setor do Departamento de Estradas de Rodagem a que está vinculado.

§ 1º A lavratura do auto far-se-á em 3 (três) vias de igual teor, devendo o infrator ser intimado através de publicação no Diário Oficial do Estado de São Paulo.

§ 2º Sempre que possível, o infrator receberá cópia do Auto de Infração no ato de sua lavratura, independentemente de recibo.

§ 3º Lavrado, o auto não poderá ser inutilizado nem sustada sua tramitação, devendo o atuante remetê-lo à autoridade competente para impor a penalidade ainda que haja incorrido em erro ou engano no preenchimento, hipótese em que prestará as informações necessárias à sua correção ou invalidade.

Art. 45. O Auto de Infração será registrado no Departamento de Estradas de Rodagem, para os fins previstos neste artigo.

§ 1º É assegurado ao infrator o direito de defesa, devendo exercitá-lo dentro do prazo de 15 (quinze) dias contado da data do recebimento da correspondente intimação.

§ 2º A defesa será apresentada, preferencialmente, perante o órgão que houver expedido a intimação.

Art. 46. A transportadora terá o prazo de 30 (trinta) dias para pagamento da multa, contado:

- I – do recebimento da notificação da aplicação da multa, se não houver recurso;
- II – do recebimento da notificação da decisão que rejeitou o recurso, se interposto.

§ 1º A multa será recolhida a favor do Departamento de Estradas de Rodagem, que determinará o procedimento para esse fim.

§ 2º O valor da multa será atualizado em conformidade com a variação do Maior Valor de Referência – MVR do mês do efetivo recolhimento.

§ 3º A multa não recolhida dentro do prazo a que se refere o parágrafo anterior deverá ser cobrada por via judicial, com os acréscimos de lei, inclusive atualização monetária pelo Maior Valor de Referência – MVR.

Art. 47. A aplicação da penalidade de afastamento de preposto do serviço será feita com observância das disposições constantes do artigo 38 deste Regulamento, mediante ato de Diretor da Diretoria de Transportes do Departamento de Estradas de Rodagem.

Art. 48. A retenção do veículo será feita com observância das disposições constantes do artigo 39 deste Regulamento, pelos agentes encarregados da fiscalização dos serviços de transporte coletivo de passageiros.

Parágrafo único. A continuidade da viagem só se dará após o infrator sanar a irregularidade ou substituir o veículo.

Art. 49. A apreensão de veículo pelos agentes encarregados da fiscalização dos serviços de transporte coletivo de passageiros será feita com observância das disposições contidas no artigo 40 deste Regulamento.

Parágrafo único. A liberação do veículo far-se-á mediante ato da autoridade regional dos serviços de transporte coletivo a que se vincula.

Art. 50. A aplicação das penalidades de cassação do registro para explorar serviço e declaração de inidoneidade será promovida em processo regular, mandado instaurar pelo Diretor da Diretoria de Transportes, no qual se assegurará ampla defesa.

§ 1º A instrução do processo será promovida por comissão constituída de pelo menos 3 (três) servidores do Departamento de Estradas de Rodagem, designados em portaria, com amplos poderes para apurar os fatos que lhe deram origem.

§ 2º Ultimada a instrução, será expedida notificação à transportadora para, no prazo de 30 (trinta) dias contados de seu recebimento, apresentar defesa, sendo-lhe facultada vista do processo e fornecimento de cópia reprográfica ao interessado.

§ 3º Apresentada a defesa, a Comissão elaborará relatório conclusivo e remeterá o processo ao Superintendente do Departamento de Estradas de Rodagem para decidir sobre a matéria.

§ 4º O processo será homologado pelo Secretário dos Transportes.

Capítulo X Dos Recursos em Geral

Art. 51. Das penalidades aplicadas e das decisões proferidas pelo Departamento de Estradas de Rodagem, em procedimento relativo aos serviços de que trata este Regulamento poderão as partes interpor recurso.

Art. 52. O recurso contra multas aplicadas será dirigido uma única vez à Comissão de Transporte Coletivo, do Departamento de Estradas de Rodagem.

Art. 53. Ressalvado o disposto no artigo anterior, das decisões proferidas pelo Departamento de Estradas de Rodagem em procedimento relativo aos serviços dos Transportes, será ouvida a Comissão de Transportes Coletivos do Departamento de Estradas de Rodagem.

Art. 54. Poderá recorrer qualquer parte que, nos termos deste Regulamento, haja sido regular e legitimamente admitida no processo.

Art. 55. O recurso deverá ser interposto no prazo de 15 (quinze) dias, contado do recebimento da notificação ou da data em que a parte haja tomado ciência da decisão.

Art. 56. A instância administrativa esgota-se com os procedimentos estabelecidos nos artigos 51 a 55 deste Regulamento.

Parágrafo único. Proferida a decisão em última instância, fica encerrado o processo pela via administrativa.

Art. 57. A aplicação das penalidades previstas neste Regulamento, dar-se-á sem prejuízo da apuração da responsabilidade civil ou criminal.

Das Disposições Finais

Art. 58. Ficam revogados os certificados de registro para o transporte intermunicipal coletivo sem fins lucrativos.

Art. 59. Ficam mantidos os registros das empresas de transporte de passageiros sob o regime de fretamento em vigor. As modificações de regime de serviço ou renovações de registro serão regidas por este Regulamento.

Art. 60. O Superintendente do Departamento de Estradas de Rodagem poderá expedir instruções complementares às presentes normas.

Nota sobre o Decreto n. 29.912/89

[1] Vide Decreto Estadual n. 29.913, de 12 de maio de 1989, à pág. 404.

DECRETO N. 29.913, DE 12 DE MAIO DE 1989^[1]

APROVA O REGULAMENTO DOS SERVIÇOS RODOVIARIOS INTERMUNICIPAIS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS (SERVIÇO REGULAR)

Orestes Quércia, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Fica aprovado o Regulamento dos Serviços Rodoviários Intermunicipais de Transporte Coletivo de Passageiros (serviço regular) no Estado de São Paulo, anexo a este Decreto.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário, em especial o Decreto n. 36.780, de 17 de junho de 1960 e os artigos 21 a 25 do Decreto n. 26.673, de 28 de janeiro de 1987.

Orestes Quércia – Governador do Estado.

REGULAMENTO DOS SERVIÇOS RODOVIÁRIOS INTERMUNICIPAIS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS, ANEXO AO DECRETO N. 29.913, DE 12 DE MAIO DE 1989

Capítulo I Da Administração do Transporte

Art. 1º Os serviços rodoviários intermunicipais de transporte coletivo de passageiros (serviço regular) no Estado de São Paulo são disciplinados por este Regulamento, excluídos aqueles sob gestão metropolitana.

Art. 2º A estrutura institucional dos serviços de que trata o artigo anterior é composta pelos seguintes órgãos e Comissão:

- I – Secretaria dos Transportes;
- II – Superintendência do Departamento de Estradas de Rodagem – DER;
- III – Diretoria de Transportes do Departamento de Estradas de Rodagem – DER;
- IV – Comissão de Transporte Coletivo.

Art. 3º A Comissão de Transporte Coletivo é composta por 8 (oito) membros titulares designados pelo Secretário dos Transportes, sendo:

- I – 1 (um) Presidente indicado pelo Superintendente do Departamento de Estradas de Rodagem – DER;
- II – 1 (um) Engenheiro e 1 (um) bacharel em Direito, um dos quais terá a atribuição de Secretário da Comissão;
- III – 1 (um) Engenheiro e 1 (um) bacharel em Direito, ambos do quadro de pessoal do Departamento de Estradas de Rodagem – DER e indicado pelo seu Superintendente;
- IV – 1 (um) representante dos usuários;
- V – 2 (dois) representantes sindicais, sendo 1 (um) do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo e 1 (um) do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo, indicados pelos dirigentes dos respectivos órgãos mediante lista tríplice.

§ 1º O mandato dos integrantes da Comissão de Transporte Coletivo será de 2 (dois) anos, podendo ser extinto a qualquer tempo pela autoridade competente para a designação.

§ 2º Os membros titulares da Comissão de Transporte Coletivo terão os respectivos suplentes indicados e designados da mesma forma, exceto o Presidente, que não terá suplente.

Art. 4º A Comissão de Transporte Coletivo reunir-se-á com a presença mínima de 5 (cinco) membros na forma prevista no regimento interno.

Art. 5º Compete ao Presidente da Comissão de Transporte Coletivo:

- I – presidir as reuniões da Comissão;
- II – decidir sobre questões regimentais;
- III – exercer o voto de qualidade, em caso de empate.

Parágrafo único. Qualquer membro da Comissão poderá ter sua declaração de voto consignada em ata, se assim o solicitar.

Art. 6º O Secretário dos Transportes tem, entre outras, as seguintes competências:

- I – aprovar o Plano de Transporte;
- II – homologar permissões e autorizações de linhas, bem como suas respectivas renovações, cassações ou declaração de inidoneidade;
- III – deliberar sobre questões formuladas pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER, pertinentes ao serviço rodoviário de transporte coletivo de passageiros;
- IV – julgar, em grau de recurso, quando couber, questões interpostas contra decisões do Superintendente do Departamento de Estradas de Rodagem – DER;

- V – homologar o edital e o julgamento das licitações referentes à implantação de linhas intermunicipais de coletivos;
- VI – emitir resoluções objetivando regular as diretrizes de transporte e a interpretação normativa ou complementar da matéria tratada neste Regulamento;
- VII – homologar decisões do Superintendente do Departamento de Estradas de Rodagem – DER sobre incorporações, cisões ou fusões de empresas de transporte; e
- VIII – avocar processos para decisão referente à matéria tratada neste Regulamento.

Art. 7º O Superintendente do Departamento de Estradas de Rodagem – DER tem, entre outras, as seguintes competências:

- I – autorizar a criação ou extinção das linhas rodoviárias intermunicipais de transporte de passageiros;
- II – outorgar, suspender, revogar e cassar permissões e autorizações;
- III – decidir sobre incorporações, cisões ou fusões de empresas de transportes, bem como declaração sobre inidoneidade de empresas;
- IV – autorizar modificações dos serviços de transporte coletivo e dos serviços complementares tratados na Seção II, do Capítulo V, deste Regulamento;
- V – fixar tarifas;
- VI – deliberar sobre multas;
- VII – exercer outras atribuições expressas ou implícitas neste Regulamento, bem como aquelas inerentes ao exercício legal de suas funções executivas;
- VIII – baixar atos, normas e instruções, na consecução da fiel aplicação deste Regulamento;
- IX – propor ao Secretário dos Transportes modificações que visem o aprimoramento institucional da administração do transporte coletivo.

Art. 8º A Diretoria de Transporte do Departamento de Estradas de Rodagem – DER tem as seguintes atribuições:

- I – elaborar e propor o Plano de Transporte e suas atualizações;
- II – dirigir o planejamento e a implantação dos serviços;
- III – administrar, fiscalizar, controlar e acompanhar a operação dos serviços rodoviários de transporte coletivo intermunicipal de passageiros de que trata este Regulamento;
- IV – autorizar aumento, diminuição ou remanejamento de horários em função da demanda e conveniência dos passageiros;
- V – aprovar a padronização de veículos;
- VI – determinar o afastamento de prepostos das empresas;
- VII – abrir processo para declaração de inidoneidade;
- VIII – exercer outras atribuições delegadas pelo Superintendente do Departamento de Estradas de Rodagem – DER.

Art. 9º A Comissão de Transporte Coletivo tem as seguintes atribuições:

- I – zelar pela aplicação das disposições legais referentes ao transporte rodoviário coletivo;
- II – opinar sobre aspectos técnicos e legais das permissões e autorizações bem como suas modificações;
- III – opinar sobre autuações e propostas de imposição de penalidade;
- IV – conhecer e julgar em grau de recurso decisões pertinentes às multas previstas neste Regulamento;
- V – opinar sobre assuntos que lhe forem encaminhados pelo Superintendente do Departamento de Estradas de Rodagem – DER;
- VI – deliberar sobre seu regimento interno, onde constará a função do Secretário da Comissão, que será responsável pela organização da pauta das reuniões e do procedimento administrativo.

Art. 10. É vedada a execução de serviço rodoviário intermunicipal de transporte coletivo de passageiros, bem assim a utilização de terminais rodoviários de passageiros, pontos de parada, escala e pontos de apoio, sem que, para tanto e conforme o caso, estejam formalmente autorizados.

Art. 11. Somente estarão sujeitos às disposições deste Regulamento os serviços realizados com objetivo comercial, sendo considerados, para todos os efeitos, de relevante interesse social.

Capítulo II

Do Planejamento e da Implantação dos Serviços

Art. 12. A delegação dos serviços de transporte rodoviário coletivo intermunicipal de passageiros far-se-á visando ao interesse público e com observância dos procedimentos, exigências e formas previstas neste Regulamento.

Parágrafo único. Para os efeitos da matéria disciplinada neste Regulamento, denominam-se “linha” a delimitação física e operacional da delegação do serviço; “serviços regulares de transporte”, o conjunto de linhas, atributos complementares e o conjunto das disposições legais regulamentares que disciplinam a matéria; “serviço” pode significar “linha” ou nível de serviço; “transportadora” ou “operadora” a empresa detentora de permissão ou autorização de linha.

Art. 13. O Departamento de Estradas de Rodagem – DER estabelecerá o Plano dos Serviços Rodoviários Intermunicipais de Transporte Coletivo de Passageiros (Plano de Transporte), atualizando-o sempre que necessário e divulgando-o amplamente.

§ 1º O Plano de que trata este artigo, partindo do conhecimento e análise dos serviços existentes e dos meios de que dispõem determinará os resultados a serem alcançados, de modo a assegurar aos usuários transporte quantitativa e qualitativamente apropriado, nos termos deste Regulamento.

§ 2º Na elaboração do Plano deverão ser considerados, dentre outros, os seguintes aspectos:

1. a importância das localidades abrangidas pela ligação no contexto político, econômico, turístico e social;
2. a população das localidades atendidas pela ligação;
3. a capacidade de geração de transporte das localidades servidas;
4. o caráter de permanência da ligação;
5. o nível do serviço prestado;
6. a infra-estrutura de apoio da ligação;
7. conveniência de operação dos mesmos serviços por 2 (duas) ou mais empresas, sem vínculos de interdependência econômica; e
8. a comodidade, o conforto, a rapidez e a segurança para os usuários.

§ 3º Os serviços de transporte coletivo classificam-se em:

1. rodoviário convencional;
2. rodoviário especial;
3. rodoviário leito;
4. suburbano convencional; e
5. autolotação.

§ 4º O serviço rodoviário convencional é aquele que se reveste das seguintes características:

1. as passagens são adquiridas com antecedência à realização das viagens, proporcionando reserva de lugares;
2. a origem e o destino das viagens se processam em terminais rodoviários e, na falta destes, em agências de vendas de passagem, ambos dotados dos requisitos mínimos de capacidade, segurança, higiene e conforto;
3. utiliza ônibus tipo rodoviário convencional, com especificação própria, identificado, entre outros, por apresentar poltronas individuais, reclináveis, estofadas e numeradas; bagagei-

ros externos e porta-embrulhos internos destinados ao acondicionamento dos volumes que acompanham os passageiros e ao transporte de encomendas;

4. não permite o transporte de passageiros em pé;
5. proporciona viagens em geral expressas com número reduzido de paradas, adstritas aos pontos de seção e aos pontos de apoio;
6. utiliza rodovias inseridas em regiões predominantemente não conurbadas proporcionando viagens em velocidades relativamente uniformes.

§ 5º O serviço rodoviário especial é aquele que além das características mencionadas no § 4º deste artigo, dispõem seus ônibus de equipamentos ou atributos adicionais, a serem definidos segundo o padrão do serviço e tipo de percurso, com tarifa diferenciada.

§ 6º O serviço rodoviário leito é aquele que apresenta as mesmas características do serviço rodoviário convencional, diferenciando-se deste por dispor de poltronas-leito e de gabinete sanitário.

§ 7º O serviço suburbano convencional é aquele que apresenta as seguintes características:

1. as passagens são, em geral, cobradas no interior dos ônibus, durante a realização das viagens que, por sua vez, poderão ser registradas em dispositivos controladores do número de passageiros;
2. a origem, as paradas intermediárias e o destino relativos às viagens, processam-se, geralmente, em abrigos de passageiros convencionais;
3. utiliza ônibus tipo urbano convencional, com especificação própria, identificado, entre outros, por apresentar poltronas fixas, sem numeração; por dispor no mínimo de 2 (duas) portas, uma dianteira e outra traseira, destinadas à entrada e saída dos passageiros e por não possuírem bagageiros nem porta-pacotes;
4. permite o transporte de passageiros em pé com taxa de ocupação prefixada;
5. utiliza vias inseridas predominantemente em regiões com densidades demográficas significativas e que, devido a freqüentes paradas, proporcionam viagens com velocidade média inferior àquelas realizadas no serviço rodoviário.

§ 8º O serviço de autolocação apresenta as mesmas características mencionadas no serviço rodoviário convencional, diferenciando-se, substancialmente, deste quanto aos veículos que são de 4 (quatro) rodas, 5 (cinco) a 12 (doze) lugares, excluído o do condutor, não propiciando a circulação de passageiros no seu interior.

§ 9º O Departamento de Estradas de Rodagem – DER estabelecerá o padrão de veículo a ser adotado em função da classe, qualidade de serviço e tempo de percurso.

Art. 14. A oportunidade e conveniência da implantação de serviços, atendidas as diretrizes do Plano a que se refere o artigo anterior, serão aferidas mediante estudo realizado pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER, que levará em consideração, no mínimo, os seguintes fatores:

- I – conforto e comodidade dos usuários ou justa necessidade do transporte, devidamente verificada por levantamentos estatísticos;
- II – possibilidade de exploração economicamente viável;
- III – reflexos que impliquem em variação acima de 15% (quinze por cento) do mercado de passageiros de outros serviços regulares, estaduais ou municipais, já em execução, não sendo consideradas as variações inferiores a esse limite.

§ 1º A cada tipo de serviço referido no § 3º, do artigo 13, deste Regulamento, corresponderá uma linha independente, ainda que pelo mesmo itinerário.

§ 2º Nos casos em que o Plano de Transporte vier a indicar a conveniência de uma linha ser operada por mais de uma transportadora, o aumento de demanda será objeto de novas permissões até o atendimento integral do previsto no referido Plano.

§ 3º Até que se implantem as permissões previstas no parágrafo anterior, a oferta de transporte será objeto de autorizações nos termos do artigo 17 deste Regulamento.

Art. 15. Os serviços deverão atender de forma qualitativa e quantitativa seus mercados e, para verificação desse atendimento, o Departamento de Estradas de Rodagem – DER procederá ao controle permanente de sua qualidade e ao exame dos dados estatísticos referentes aos horários realizados.

§ 1º Considerar-se-á qualitativamente atendido um mercado de transporte quando, observadas as características do serviço, sua execução se processar sob condições de conforto, higiene, regularidade, pontualidade e segurança, verificadas por meio das seguintes normas:

1. veículos, pontos de parada e pontos de apoio em boas condições de segurança, conforto e higiene, bem como convenientemente equipados, de modo a apresentarem todos os seus componentes em bom estado de manutenção e utilização;
2. esquema operacional obedecido, conforme programação aprovada pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER, especialmente no tocante aos horários de partida, chegada e etapas intermediárias de viagem;
3. bagagem e encomendas resguardadas quanto a possíveis danos ou extravios;
4. pessoal da transportadora com atividade permanente junto ao público, conduzindo-se de acordo com as disposições constantes dos artigos 70 e 71 deste Regulamento;
5. índice proporcional de acidentes, em relação à quantidade de viagens realizadas, aos quais a empresa ou seus prepostos hajam dado causa, dentro de limites razoáveis, a serem fixadas pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER.

§ 2º Considerar-se-á quantitativamente suprido um mercado de transporte quando o índice médio de aproveitamento do serviço que o atender, apurado pela forma estabelecida neste artigo e definida pela relação passageiro x quilômetro transportado/lugar x quilômetro oferecido, não exceder a 0,70 (setenta centésimos) para o serviço rodoviário e 1,0 (um) para o serviço suburbano, podendo o Departamento de Estradas de Rodagem – DER, a seu critério, admitir uma variação para mais de até 15 (quinze) pontos percentuais.

§ 3º Constatada insuficiência quantitativa ou qualitativa no atendimento da linha, o Departamento de Estradas de Rodagem – DER, se de forma diversa não dispuser o Plano de Transporte, notificará a permissionária para, no prazo de 30 (trinta) dias, supri-la ou oferecer justificção. Decorrido esse prazo, sem que a insuficiência haja sido suprida e, sem oferecimento de justificção ou rejeitada pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER a que houver sido apresentada, este assinalará novo prazo de 30 (trinta) dias para a empresa suprir a insuficiência constatada, sob pena de, a critério do Departamento de Estradas de Rodagem – DER:

1. ser aumentado o número de operadores para compartilhar o atendimento;
2. serem reduzidos os horários de linhas operadoras existentes, sem direito à nenhuma reclamação, de modo a assegurar viabilidade econômica das novas operadoras;
3. ser cassada a permissão.

§ 4º O dimensionamento e a delimitação dos mercados de transporte ficam a critério do Departamento de Estradas de Rodagem – DER, consoante as conveniências de planejamento, implantação e operação dos serviços.

Art. 16. Quando ocorrer acréscimo incomum, não previsto e temporário, de demanda, não tendo a transportadora encarregada do serviço condição de satisfazê-la com seus veículos cadastrados para linhas regulares, deverá diligenciar no sentido de supri-la, enquanto perdurar tal situação, utilizando veículos outros, desde que vistoriados, fazendo-o, no entanto, sob prévia e expressa autorização do Departamento de Estradas de Rodagem – DER.

Parágrafo único. A utilização de outros veículos, admitida nas circunstâncias previstas neste artigo, não importará na alteração das condições estabelecidas para a execução regular do serviço suprido.

Capítulo III

Do Regime de Exploração dos Serviços

Seção I

Da Exploração

Art. 17. A exploração dos serviços será delegada:

- I – pelo regime de permissão mediante processo seletivo;
- II – pelo regime de autorização.

§ 1º Nos processos seletivos para delegação dos serviços, não será permitida a participação de empresas que mantenham, entre si, vínculos de interdependência econômica, reputando-se, para todos os efeitos, como empresa única.

§ 2º Configurar-se-á interdependência quando:

1. uma das transportadoras, por si, seus sócios, cônjuges ou filhos maiores destes, for titular de parte do capital da outra;
2. a mesma pessoa exercer simultaneamente, nas transportadoras, funções de direção, seja qual for o título ou denominação.

Seção II

Da Permissão

Art. 18. O processo seletivo para delegação de serviço pelo regime de permissão será realizado decorrido o prazo mínimo de 60 (sessenta) dias, contado da publicação do resumo do edital respectivo no Diário Oficial do Estado e em jornais que circulem nas comunidades terminais da ligação objetivada, com a indicação do local onde os interessados poderão adquirir seu texto integral e as informações necessárias.

Art. 19. O edital de seleção disporá sobre:

- I – local, dia e hora da sua realização;
- II – autoridade que receberá as propostas;
- III – forma e condições de apresentação das propostas e, quando exigida caução, seu valor, forma de prestação e de devolução;
- IV – cumprimento de etapas e parcelas do Plano de Transporte a que se refere o artigo 13 deste Regulamento;
- V – condições e características do serviço, especificando o número das transportadoras, nível de serviço, frota inicial, itinerário, frequência de viagens, horários, terminais, seções, tarifas, pontos de apoio e pontos de parada;
- VI – capital integralizado mínimo, fixado em norma complementar;
- VII – estrutura organizacional básica das empresas licitantes e histórico de seu desempenho;
- VIII – condições mínimas de guarda e manutenção de equipamento e disposição de serviços mecânicos próprios ou contratados, com capacidade para atender à frota nos pontos terminais e, quando exigidos, em pontos de apoio intermediários;
- IX – características dos veículos que operarão a linha;
- X – possibilidade de complementação da frota, com veículos registrados no regime de fretamento, a fim de atender serviços caracterizados por sazonalidade e acentuados picos de demanda em determinados dias da semana;
- XI – prazo para início dos serviços;
- XII – critério e forma de julgamento da licitação;
- XIII – outras condições visando maior eficiência e qualidade dos serviços;
- XIV – local onde serão prestadas informações sobre a seleção.

§ 1º Os licitantes deverão atender às exigências formuladas no edital respectivo, bem assim apresentar Plano de Operação da linha em seleção e, caso não sejam ainda registrados

como empresa para serviço regular, mais os documentos referidos no § 1º, do artigo 27, deste Regulamento.

§ 2º O Departamento de Estradas de Rodagem – DER poderá exigir esclarecimentos sobre os planos de operação apresentados pelos licitantes.

§ 3º Na execução dos serviços somente serão aceitos veículos licenciados no Estado de São Paulo.

Art. 20. Os critérios de classificação e julgamento constarão do edital.

Parágrafo único. Serão considerados, no disciplinamento do julgamento da seleção, entre outros, os seguintes critérios de avaliação:

1. adequação do Plano de Operação, de que trata o § 1º do artigo anterior, às condições técnicas constantes do edital;
2. capacidade econômico-financeira dos licitantes;
3. estrutura administrativa, operacional e de manutenção à disposição do serviço licitado bem como desempenho anterior da empresa;
4. disponibilidade e idade média da frota a ser vinculada ao serviço licitado.

Art. 21. Ocorrendo empate no julgamento, observar-se-ão, para escolha do vencedor, as condições abaixo, pela ordem:

- I – ter a empresa licitante sede social no Estado de São Paulo;
- II – ser a empresa licitante sindicalizada;
- III – exploração regular de linha outorgada pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER, cobrindo em maior parte o itinerário da nova ligação.

Parágrafo único. Permanecendo o empate, a escolha do vencedor será por sorteio.

Art. 22. O Departamento de Estradas de Rodagem – DER firmará Termo de Permissão com o vencedor da seleção para exploração do serviço licitado.

Art. 23. Constarão, obrigatoriamente, do Termo de Permissão, cláusulas que determinem:

- I – condições operacionais de exploração da linha, número de viagem e data de início dos serviços;
- II – vinculação da frota proposta, em termos de modelo e padrão de veículo, sem prejuízo de sua renovação nos termos deste Regulamento e dos parâmetros fixados no edital de seleção;
- III – prazo de duração de 5 (cinco) anos consecutivos, renovável por iguais períodos de 5 (cinco) anos, desde que a linha esteja enquadrada no Plano de Transporte e a permissionária haja desempenhado satisfatoriamente suas obrigações contratuais e regulamentares, observando-se ainda que, nos casos em que o Plano de Transporte determinar que a linha seja operada por mais de uma transportadora, a renovação se fará dentro do limite de viagens fixado pelo referido Plano de Transporte para as empresas operadoras;
- IV – a integração ao Termo de Permissão, das modificações de serviços e dos serviços complementares referidos nos artigos 44 e 52 deste Regulamento;
- V – que a empresa que desistir de operar ou que não tiver permissão de uma ou mais linhas renovadas, obriga-se a continuar com seus serviços até que seja substituída, no prazo máximo de até 6 (seis) meses, sob pena de ser declarada sua inidoneidade;
- VI – obediência a este Regulamento e legislação pertinente.

§ 1º Será negada a renovação de permissão a empresas que estiverem em débito irrecorrível de multas específicas, da permissão por infração aplicada na forma deste Regulamento.

§ 2º O prazo para o pedido de renovação será de 180 (cento e oitenta) a 90 (noventa) dias contados do termo final da permissão.

Seção III Da Autorização

Art. 24. A delegação dos serviços pelo regime de autorização, ressalvada a hipótese prevista no § 3º, do artigo 14, deste Regulamento, será adotada em caso de manifesta urgência no atendimento a situações que possam ocasionar prejuízo aos usuários ou comprometer a regular execução dos serviços.

§ 1º A autorização será dada a critério do Departamento de Estradas de Rodagem – DER, à empresa registrada na forma do artigo 27 deste Regulamento.

§ 2º O prazo da autorização não será superior a 6 (seis) meses, prorrogável uma única vez, por igual período.

Art. 25. A autorização não gerará direito futuro para eventual delegação de permissão.

Art. 26. Constarão do Termo de Autorização:

- I – condições operacionais de exploração da linha;
- II – as obrigações assumidas pela transportadora;
- III – a data de início dos serviços.

Parágrafo único. Quaisquer alterações supervenientes serão objeto de aditivo ao Termo de Autorização.

Seção IV Do Registro das Transportadoras

Art. 27. O registro das empresas de transporte coletivo de passageiro será distinto segundo o regime de operação, regular ou sob fretamento, permitido o registro simultâneo nas duas modalidades, à exceção dos veículos.

§ 1º Para efetivação do registro para o serviço regular, as empresas transportadoras deverão apresentar a seguinte documentação:

1. instrumento constitutivo arquivado no registro de comércio estadual, onde conste, como objeto social, a exploração do transporte coletivo de passageiros e capital integralizado correspondente a um mínimo de 20 (vinte) Obrigações do Tesouro Nacional;
2. título de identidade e provas de regularidade perante a legislação eleitoral e militar, do proprietário, se a firma for individual e, dos diretores ou sócios-gerentes, quando se tratar de sociedade.
3. prova de regularidade jurídico-fiscal, através do Certificado de Regularidade Jurídico-Fiscal, nos termos do Decreto n. 17.640, de 28 de agosto de 1981, ou documentação equivalente;
4. relação, especificação e prova de propriedade dos veículos componentes da frota;
5. inventário com descrição pormenorizada das instalações e do aparelhamento técnico disponível para a realização dos serviços, inclusive garagens e oficinas;
6. outros documentos e exigências que venham a ser especificadas pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER.

§ 2º Para efetivação do registro para serviço sob o regime de fretamento as empresas transportadoras deverão atender o disposto em decreto específico.

Art. 28. As empresas registradas receberão o Certificado de Registro, do qual constará:

- I – firma ou razão social, seu endereço, inscrição no CGC, nomes dos representantes legais;
- II – número do registro;
- III – categorias e modalidades de serviços em que operam;
- IV – número do processo de registro;
- V – data da emissão do certificado;
- VI – nome, cargo ou função e assinatura da autoridade expedidora do certificado.

Art. 29. Para vigência e atualidade do registro, deverão as transportadoras comunicar ao Departamento de Estradas de Rodagem – DER, dentro de 30 (trinta) dias imediatamente seguintes ao do respectivo registro na Junta Comercial, qualquer alteração da sua denominação, capital social ou direção, apresentando, formalizado, o respectivo instrumento.

§ 1º Ocorrendo alterações na estrutura jurídica da transportadora, na sua denominação ou direção ou ainda, nas categorias ou modalidades de serviço nas quais foi registrada, o Departamento de Estradas de Rodagem – DER expedirá novo certificado, contendo as alterações.

§ 2º Ocorrendo alterações no número ou característica dos veículos, deverão as empresas transportadoras comunicar ao Departamento de Estradas de Rodagem – DER, no prazo de 30 (trinta) dias, para atualização do registro da frota.

Capítulo IV

Dos Direitos e Deveres do Usuário

Art. 30. É assegurado ao usuário dos serviços rodoviários de transporte coletivo de passageiros o direito de:

- I – ser transportado em condições de segurança, higiene e conforto, do início ao término da viagem;
- II – ter garantido o seu lugar no ônibus, nas condições fixadas no bilhete de passagem;
- III – ser atendido, com urbanidade, pelos prepostos da transportadora, pelos funcionários dos pontos de parada e de apoio e pelos agentes de fiscalização do Departamento de Estradas de Rodagem – DER;
- IV – ser auxiliado no embarque e desembarque pelos prepostos das transportadoras, tratando-se de criança, senhoras, pessoas idosas ou com dificuldade de locomoção;
- V – receber informações sobre as características do serviço, tais como tempo de viagem, localidades atendidas e outras de seu interesse;
- VI – recorrer aos agentes de fiscalização do Departamento de Estradas de Rodagem – DER para obtenção de informações, apresentação de sugestões e reclamações quanto aos serviços;
- VII – transportar, gratuitamente, volumes no bagageiro e no porta-embrulhos, observado o disposto no artigo 94 deste Regulamento;
- VIII – receber o comprovante dos volumes transportados no bagageiro;
- IX – contratar com seguradora a cobertura de risco pelo transporte de bagagem, caso pretenda indenização cujo valor exceda 8 (oito) vezes o valor da Obrigação do Tesouro Nacional – OTN;
- X – ser indenizado por extravio ou dano dos volumes transportados nos bagageiros, na forma indicada no artigo 102 deste Regulamento;
- XI – receber, por conta da transportadora e enquanto perdurar a situação, alimentação e pousada, nos casos de interrupção ou retardamento da viagem, por culpa da empresa, na forma indicada no artigo 39 deste Regulamento;
- XII – prosseguir viagem, no caso de sua interrupção, no mesmo veículo ou em outro de característica idêntica ou superior à daquele inicialmente utilizado;
- XIII – receber ao término da viagem a diferença do preço de passagem, no caso de, havendo interrupção de viagem, o seu prosseguimento se verifique em veículo de característica inferior à daquele inicialmente utilizado;
- XIV – receber, em caso de acidente, imediata e adequada assistência por parte da transportadora;
- XV – transportar, sem pagamento de passagem, crianças de até 5 (cinco) anos de idade, desde que não ocupem assentos, obedecidas ainda as disposições regulamentares existentes sobre o transporte de menor;
- XVI – receber a importância paga ou revalidar sua passagem, no caso de desistência da viagem, obedecidos os prazos indicados no artigo 93 deste Regulamento.

Parágrafo único. Além do preço da passagem e das tarifas específicas de utilização de terminais, de pedágio e de serviços de travessia em balsa, o usuário deverá pagar apenas o prêmio de seguro facultativo, desde que haja concordado em contratá-lo.

Art. 31. O usuário dos serviços de que trata este Regulamento terá recusado o embarque ou determinado o seu desembarque, quando:

- I – não se identificar, quando exigido;
- II – em estado de embriaguez;
- III – portador de moléstia contagiosa;
- IV – em trajes manifestamente impróprios ou ofensivos à moral pública;
- V – portar arma de fogo, salvo autoridades legalmente habilitadas;
- VI – pretender transportar, como bagagem, produtos que, pelas suas características, sejam considerados perigosos ou representem riscos nos termos da legislação específica sobre transportes rodoviários de cargas;
- VII – pretender embarcar consigo animais domésticos ou silvestres, quando não devidamente acondicionados ou em desacordo com disposições legais ou regulamentares pertinentes;
- VIII – pretender embarcar objetos de dimensões e acondicionamento incompatíveis com o porta-embrulhos;
- IX – incorrer em comportamento incivil;
- X – comprometer a segurança, o conforto e a tranqüilidade dos demais passageiros;
- XI – fizer uso de aparelho sonoro, mesmo depois de advertido pela tripulação do veículo;
- XII – fizer uso de fumo.

Art. 32. São deveres do usuário:

- I – identificar-se, quando solicitado;
- II – portar o bilhete de passagem, no caso de linhas rodoviárias;
- III – chegar com devida antecedência ao ponto de embarque;
- IV – comportar-se com civilidade;
- V – não arremessar objetos ou detritos no interior ou exterior do veículo, acondicionando-os em envoltório adequado para depósito nos coletores próprios.

Capítulo V **Da Execução dos Serviços**

Seção I

Da Forma de Execução

Art. 33. Os serviços serão executados em conformidade com níveis de serviço e esquemas operacionais estabelecidos ou aprovados pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER.

Parágrafo único. As transportadoras fornecerão ao Departamento de Estradas de Rodagem – DER, na forma que for estabelecida, as informações operacionais, técnicas e econômicas referentes ao serviço de transporte de que sejam permissionárias ou autorizadas.

Art. 34. Os horários ordinários poderão ser alterados, aumentados ou diminuídos, de ofício ou a requerimento das transportadoras, ressalvado o disposto no § 2º, do artigo 14, deste Regulamento.

§ 1º Os horários ordinários e extraordinários estão sujeitos a controle mecanizado a ser cumprido pelas transportadoras, quando implantado.

§ 2º Em sendo a mesma ligação explorada por mais de uma transportadora, poderá o Departamento de Estradas de Rodagem – DER estabelecer faixas, visando a disciplinar a distribuição de horários, ou ainda, determinar alternativa de execução das linhas, objetivando o processamento coordenado do serviço, a compatibilização entre a oferta e a demanda no transporte e a distribuição dos horários entre as transportadoras.

§ 3º Ocorrendo elevação significativa, inesperada ou previsível, de caráter transitório, da demanda de passageiros a transportadora deverá realizar horários extraordinários, na forma autorizada pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER, quando couber, ressalvado o disposto no § 2º, do artigo 14, deste Regulamento.

Art. 35. As transportadoras observarão os itinerários estabelecidos, vedado o acesso à localidade situada fora do eixo rodoviário percorrido pela linha, salvo se nela existir ponto de seção, de escala, de parada ou de apoio, previamente aprovado.

Art. 36. O embarque e o desembarque coletivo de passageiros somente será permitido nos terminais da linha e em seus respectivos pontos de seção, de parada, de escala e de apoio.

Parágrafo único. A critério de condutor e segundo conveniência do tráfego, será tolerado embarque ou desembarque de passageiros sem volumes no bagageiro, fora dos locais designados, salvo nos trechos especificamente vedados pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER.

Art. 37. Não será permitido o transporte de passageiro em pé, salvo:

I – nas linhas de características suburbanas;

II – para prestação de socorro, em caso de acidente ou avaria.

Art. 38. Quando ocorrer impraticabilidade do itinerário, a transportadora, enquanto não se verificar seu restabelecimento, executará o serviço pelas vias de que dispuser, fazendo imediata comunicação ao Departamento de Estradas de Rodagem – DER que, avaliando a repercussão do fato no custo do transporte, autorizará reajuste provisório do preço da passagem se for o caso.

Art. 39. Ocorrendo interrupção ou retardamento da viagem, a transportadora diligenciará a obtenção de meios imediatos para sua efetivação, no prazo máximo de 120 (cento e vinte) minutos.

§ 1º Quando a interrupção ou retardamento da viagem se verificar por culpa da transportadora, deverá ela ainda, proporcionar às suas expensas, alimentação e pousada aos passageiros, enquanto perdurar tal situação.

§ 2º A transportadora ficará obrigada a adotar o procedimento previsto neste artigo, nos casos de venda de mais de um bilhete de passagem para a mesma poltrona ou quando ocorrer retenção ou apreensão do veículo, na forma prevista nos artigos 116 e 117 deste Regulamento.

Art. 40. Ocorrendo interrupção da viagem, a transportadora deverá utilizar, para sua continuidade, o mesmo veículo ou outro de característica idêntica ou superior ao que vinha sendo utilizado, observados os requisitos de conforto e segurança estabelecidos pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER.

Parágrafo único. No caso de comprovada impossibilidade de prosseguimento da viagem com o mesmo veículo ou com outro de característica idêntica ou superior, a transportadora deverá ressarcir o passageiro, ao término da viagem, da diferença de preço da passagem, qualquer que haja sido o percurso desenvolvido anteriormente à interrupção da viagem.

Art. 41. Quando circunstância de força maior ocasionar a interrupção dos serviços a transportadora ficará obrigada a comunicar o ocorrido à fiscalização, dentro do prazo de 48 (quarenta e oito) horas, especificando-lhe as causas e as providências adotadas, devendo comprová-las sempre que exigido.

Art. 42. Nos casos de acidentes com vítimas, as transportadoras ficam obrigadas a:

I – adotar medidas visando a prestar imediata e adequada assistência aos respectivos usuários e prepostos;

II – comunicar o fato ao Departamento de Estradas de Rodagem – DER informando as suas conseqüências;

III – prestar esclarecimentos aos familiares dos usuários.

Art. 43. Quando o acidente ocasionar morte ou ferimento grave, para avaliação de suas causas, serão considerados, entre outros elementos:

I – boletim de ocorrência;

II – os dados constantes do disco do tacógrafo;

- III – a regularidade da jornada de trabalho do controle de saúde do motorista;
- IV – a seleção, o treinamento e a reciclagem dos motoristas;
- V – a manutenção dos veículos.

Seção II

Das Modificações de Serviço e dos Serviços Complementares

Subseção I

Das Modificações de Serviço

Art. 44. O Departamento de Estradas de Rodagem – DER, obedecidas as disposições contidas neste Regulamento poderá, a seu critério, visando maior eficiência do serviço, por iniciativa própria ou mediante requerimento fundamentado do interessado, promover:

- I – conexão de serviços;
- II – fusão de linhas;
- III – prolongamento da linha;
- IV – encurtamento de linha;
- V – alteração definitiva de itinerário;
- VI – implantação de seção;
- VII – supressão de seção;
- VIII – aumento, redução ou remanejamento de horários.

Parágrafo único. Em serviços idênticos, explorados por mais de uma empresa, a autorização conferida a uma delas para promover qualquer das modificações previstas neste artigo, facultará às demais direito a igual procedimento desde que exercido nos 60 (sessenta) dias imediatamente subseqüentes.

Art. 45. A conexão de serviços, a que se refere o inciso I do artigo anterior, é a modalidade de atendimento pela qual, existindo 2 (dois) serviços que se complementam, por coincidência de uma de suas localidades terminais, o transporte se processa entre a localidade de origem de um e a de destino do outro, com atendimento às respectivas seções.

§ 1º Poderá ser determinada ou autorizada conexão de uma linha com serviço complementar de outra e de 2 (dois) serviços complementares entre si, desde que, em ambos os casos, os serviços complementares se enquadrem entre os previstos nos incisos II e III, do artigo 52, deste Regulamento.

§ 2º A autorização para conexão está sujeita à ocorrência dos seguintes pré-requisitos:

1. conveniência da medida, quando os estudos de mercado dos serviços a indicarem;
2. existência de idêntico padrão de atendimento nos serviços conectados;
3. prévio consentimento do órgão competente, quando se tratar de conexão envolvendo linha sob autoridade diversa;
4. existência comprovada de meios que garantam o usuário da conexão a prévia aquisição no ponto de início de sua viagem, das passagens correspondentes aos serviços conectados;
5. possibilidade de conjugação dos horários dos serviços a serem conectados, de forma a não acarretar ao usuário espera excessiva, no ponto de conexão, para prosseguimento de viagem;
6. que existindo linha regular intermunicipal ou municipal, abrangendo, ainda que por outro itinerário, as localidades terminais da linha a ser atendida pela conexão, seja o mercado dessa linha levado em consideração.

§ 3º Quando as ligações a serem conectadas forem exploradas por mais de uma empresa, o pedido de conexão formulado por uma terá o seu deferimento condicionado à anuência das demais.

Art. 46. Fusão é a agregação de linhas existentes, cujos itinerários se complementem ou se superponham, gerando uma nova linha, com o conseqüente cancelamento das que lhe deram origem.

§ 1º A autorização para fusão de linhas está condicionada à realização de estudos de mercado que indiquem ser ela a melhor solução para atendimento ao usuário e, ainda, à ocorrência dos seguintes pré-requisitos:

1. que as linhas a se fundirem sejam intermunicipais e venham sendo exploradas pela mesma transportadora;
2. que seja garantido na linha resultante o atendimento antes prestado aos mercados intermediários;
3. que existindo linha regular, intermunicipal ou municipal, unindo, pelo mesmo itinerário, as localidades terminais da linha a ser atendida pela fusão, seja o mercado dessa linha levado em consideração.

§ 2º É vedada a fusão de uma linha com serviço complementar de outra ou de serviços complementares de linhas, permitida, todavia, a adaptação na linha resultante da fusão, dos serviços complementares já autorizados nas linhas dela objeto.

Art. 47. Prolongamento de linha é o aumento de seu percurso pela transferência de um de seus terminais.

§ 1º A linha poderá ser prolongada, desde que venha sendo explorada pela mesma transportadora, pelo menos há 1 (um) ano, atendidas as seguintes condições:

1. que a distância entre o terminal atual e o da localidade objeto da solicitação não seja superior a 25% (vinte e cinco por cento) da extensão do itinerário original da permissão nem superior a 40 (quarenta) quilômetros, prevalecendo o menor valor;
2. que a transferência do terminal da linha se dê para localidade que gere demanda, no mínimo, igual a 50% (cinquenta por cento) da localidade onde se situa o terminal atual;
3. que existindo linha regular intermunicipal ou municipal, executando a ligação a ser coberta pelo prolongamento, seja, previamente, levado em consideração o mercado dessa linha;
4. que sejam mantidos idênticos padrões de serviços.

§ 2º Para as linhas de características suburbanas, estas poderão ser prolongadas, uma única vez, desde que atendidas as seguintes condições:

1. que a distância entre o terminal atual e o da localidade objeto da solicitação não seja superior a 40% (quarenta por cento) da extensão do itinerário original da linha;
2. que sejam mantidas as características de linha suburbana;
3. que, existindo linha regular intermunicipal ou municipal, executando a ligação a ser coberta pelo prolongamento, seja, previamente, levado em consideração o mercado dessa linha.

Art. 48. Encurtamento de linha é a redução de seu percurso pela transferência de um de seus terminais.

Parágrafo único. Somente poderá ser autorizado encurtamento de linha quando o exame do comportamento do respectivo mercado indicar a conveniência da medida e desde que:

1. a localidade onde esteja situado o terminal antigo não fique privado de transporte, ainda que indiretamente;
2. o encurtamento se dê para localidade que seja ponto de seção da linha;
3. que existindo linha regular intermunicipal ou municipal, abrangendo, ainda que por outro itinerário, as localidades terminais da linha a ser atendida pelo encurtamento, seja o mercado dessa linha levado em consideração.

Art. 49. Na implantação de linha decorrente de entrega ao tráfego da nova estrada, ainda que com coincidência parcial de percurso e de pontos terminais já atendidos por linhas em operação, ficará a critério do Departamento de Estradas de Rodagem – DER, em consonância com o Plano de Transporte, estabelecer mova permissão ou estender o âmbito da permissão ou permissões existentes.

Parágrafo único. No caso de extensão da permissão, o atendimento, pelo itinerário anterior, dos mercados remanescentes, será considerado serviço complementar de viagens residuais,

inadmitido que ele seja objeto de qualquer alteração ou complementação, exceto em relação a horário e à implantação de seções.

Art. 50. Poderão ser implantadas seções em linhas existentes, desde que sejam atendidas as seguintes condições cumulativamente:

- I – entre municípios diferentes, salvo em serviço de características suburbanas, quando houver interesse do poder concedente local em seções que manifestamente melhorem o atendimento;
- II – haja mercado que as justifique;
- III – que a localização de qualquer nova seção não acarrete tempo de viagem adicional que, a critério do Departamento de Estradas de Rodagem – DER, comprometa o conforto dos usuários;
- IV – que a distância mínima entre os pontos de seção seja igual a 10 (dez) quilômetros;
- V – quando as vias de acesso aos pontos de seção ofereçam condições de conforto e segurança.

Art. 51. A supressão de seções poderá ser autorizada quando estudos de demanda relativos a, no mínimo, 6 (seis) meses revelarem que são antieconômicas e o seu atendimento seja assegurado, ainda que de forma indireta, mediante outros serviços existentes.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica quando a linha resultante for igual à outra existente, salvo se esta solução atender o previsto no Plano de Transporte.

Subseção II

Dos Serviços Complementares

Art. 52. O Departamento de Estradas de Rodagem – DER, examinado o comportamento dos mercados, poderá a seu critério, visando à maior eficiência do serviço, por iniciativa própria ou mediante requerimento fundamentado do interessado, promover realização dos seguintes serviços complementares às linhas existentes:

- I – viagem parcial;
- II – viagem direta;
- III – viagem semidireta;
- IV – alteração parcial de itinerário em determinados períodos ou horários;
- V – prolongamento em determinados horários;
- VI – viagens residuais.

§ 1º A implantação de serviço complementar tem caráter acessório, não se integra à permissão da linha nem gera direitos adicionais, devendo ser feita em consonância com o Plano de Transporte, podendo, desde que haja viabilidade econômica, a critério do Departamento de Estradas de Rodagem – DER, ser convertida em permissão autônoma, mediante processo seletivo.

§ 2º A implantação de seções em serviços complementares obedecerá às estipulações constantes do artigo 50 deste Regulamento inadmitindo-se em qualquer serviço complementar, exceto nos de alteração parcial de itinerário em determinados períodos ou horários, inadmitindo-se também que nas viagens residuais seja implantada seção que não esteja autorizada na linha correspondente.

Art. 53. A realização de viagem parcial, assim entendida aquela que se desenvolve em parte do itinerário da linha, cobrindo seção nela existente, poderá ser autorizada pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER, desde que:

- I – conveniências de atendimento de mercado justifiquem a implantação do serviço;
- II – inexista linha regular de classe idêntica tendo como terminais os pontos extremos da seção.

Parágrafo único. No trecho a ser coberto por viagem parcial poderá ser dispensado o atendimento de seções intermediárias existentes na linha original, desde que exista linha regular direta de classe idêntica ligando os mesmos terminais, ainda que por outro itinerário.

Art. 54. A realização de viagem direta em linha seccionada, em determinados horários, poderá ser autorizada, quando comprovada a necessidade de atendimento de maior demanda de transporte entre seus terminais e desde que inexista linha regular direta operada por outra transportadora, ligando os mesmos terminais, ainda que por outro itinerário.

Art. 55. Poderá ser autorizada a realização da viagem semidireta, assim considerada aquela que se desenvolve entre os terminais da linha e atende somente parte das seções nela implantadas.

Art. 56. A alteração parcial de itinerário, em determinados períodos ou horários, poderá ser autorizada pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER, desde que:

- I – fique comprovada a conveniência de atender-se a mercado subsidiário da linha que não comporte o estabelecimento de linha autônoma;
- II – a alteração não acarrete prejuízos significativos ao atendimento global da linha;
- III – o itinerário do serviço a ser criado mantenha, no mínimo 80% (oitenta por cento) do itinerário da linha;
- IV – existindo linha regular intermunicipal ou municipal, ligando o mercado subsidiário a ser atendido ao eixo da linha seja, previamente, levado em consideração o mercado dessa linha.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, não será considerado mercado subsidiário aquele cujo atendimento exigir um acréscimo de percurso superior a 20% (vinte por cento) da extensão da linha.

Art. 57. O prolongamento, em determinados horários, poderá ser autorizado pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER, desde que atendidas, cumulativamente as mesmas condições fixadas nos incisos I e II do artigo anterior e nos itens 1, 3 e 4 do § 1º, do artigo 47, deste Regulamento.

Parágrafo único. Em cada linha, somente será admitido um serviço complementar de prolongamento em determinados horários.

Art. 58. Viagens residuais são aquelas autorizadas pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER a fim de assegurar o atendimento a seccionamento remanescente no itinerário anterior da linha, quando ela tiver seu itinerário alterado definitivamente, na forma do artigo 49 deste Regulamento.

Seção III

Dos Serviços Especiais

Art. 59. As seguintes modalidades de transporte rodoviário estadual coletivo de passageiros constituem serviço especial:

- I – transporte sob fretamento;
- II – transporte turístico.

§ 1º Entende-se por serviço de transporte intermunicipal coletivo sob regime de fretamento aquele regulado em decreto estadual específico ressalvada a Região Metropolitana, e que se destine à condução de pessoas entre locais preestabelecidos, sem a cobrança individual de passagem, não podendo assumir caráter de serviço aberto ao público.

§ 2º Os veículos registrados para a modalidade fretamento, sem prejuízo das demais disposições que regem a matéria, poderão, mediante autorização do Departamento de Estradas de Rodagem – DER, ser utilizados no serviço regular para:

1. complementar a frota em linhas regulares com grandes picos em determinados dias da semana;
2. atender acréscimo incomum, não previsto e temporário de demanda, conforme previsto no artigo 16 deste Regulamento;
3. atender serviço pelo regime de autorização, conforme § 1º, do artigo 24, deste Regulamento.

§ 3º A frota do transporte regular de passageiros poderá, excepcionalmente, mediante autorização do Departamento de Estradas de Rodagem – DER, ser explorada:

1. sob regime de fretamento nos casos de linhas de baixa frequência e cuja viabilidade econômica dependa desta solução;
2. sob regime de fretamento eventual mediante interesse público devidamente justificado.

§ 4º A alocação e circulação de outros veículos, aprovados para regime diverso, ainda que pertencentes à mesma empresa, somente será permitida com aplicação do selo de autorização temporária e específica emitido pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER, afixado no veículo e identificável externamente.

§ 5º Entende-se por transporte turístico os serviços como tal definidos no Decreto n. 87.348, de 29 de junho de 1982.

§ 6º O serviço de transporte turístico, no que se refere aos aspectos técnicos e de segurança do transporte reger-se-ão pelas normas pertinentes já fixadas no Decreto Federal n. 92.353, de 31 de janeiro de 1986.

§ 7º No que se refere aos padrões de conforto dos serviços e dos veículos nele utilizados, bem assim aos preços, o serviço de transporte turístico subordina-se ao disciplinamento da Empresa Brasileira de Turismo – EMBRATUR.

§ 8º O Departamento de Estradas de Rodagem – DER articular-se-á com as autoridades do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER e com as autoridades do Turismo com vistas ao intercâmbio de informações sobre o desempenho dessa modalidade de transporte e a delimitação de áreas de competência.

Art. 60. Os serviços de transporte de passageiros sob fretamento não podem operar sob o regime de linha regular, salvo autorização justificada do Departamento de Estradas de Rodagem – DER.

Parágrafo único. Os serviços especiais, quando operando sob fretamento o regime de linha regular, ficam sujeitos às disposições deste Regulamento.

Seção IV Dos Veículos

Art. 61. Serão utilizados, nos Serviços de Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros, veículos que atendam especificações do Departamento de Estradas de Rodagem – DER, disposições do Plano de Transporte referido no artigo 13 deste Regulamento, bem como determinações de ordem federal.

§ 1º O percentual de veículos, com mais de 10 (dez) anos de fabricação, integrantes da frota utilizada pela transportadora para a execução dos serviços de que trata este Regulamento não poderá ultrapassar 20% (vinte por cento), sem prejuízo de limites específicos a menor dispostos no Plano de Transporte, contrato de permissão e sistemática tarifária.

§ 2º Nos veículos utilizados nos serviços de transporte rodoviário estadual de passageiros é obrigatória a instalação de tacógrafo devendo a transportadora mantê-lo em perfeito estado de funcionamento e analisar os disco-diagramas relativos a cada viagem realizada. O Departamento de Estradas de Rodagem – DER poderá, examinadas as características da linha e as condições de execução do serviço, autorizar a dispensa de sua instalação e revertê-la a qualquer tempo.

§ 3º Sempre que necessário, a critério do Departamento de Estradas de Rodagem – DER, poderá ser exigida a exibição do disco do tacógrafo, o qual deverá ser preservado pela empresa transportadora pelo prazo mínimo de 1 (um) ano.

§ 4º Em casos excepcionais, a critério do Departamento de Estradas de Rodagem – DER, considerada a rodovia e o mercado de passageiros, poderá ser autorizada, até que cessem os motivos determinantes e fique comprovada a impossibilidade ou a inconveniência da adoção do veículo-tipo, a utilização de outro com características inferiores às estipuladas ou de menor capacidade.

Art. 62. Anualmente será procedida vistoria ordinária nos veículos, diretamente pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER ou por agentes credenciados para verificação do atendimento às condições de conforto e segurança em face às exigências legais, mantendo o Departamento de Estradas de Rodagem – DER, permanentemente atualizado, o cadastro desses veículos.

§ 1º Realizada a vistoria ordinária e aprovado o veículo, será expedida Declaração de Vistoria, válida pelo período de 12 (doze) meses.

§ 2º O veículo aprovado em vistoria poderá ser utilizado em qualquer linha explorada pela transportadora, desde que suas características sejam compatíveis com o nível do serviço exigido.

Art. 63. Independentemente da vistoria ordinária, de que trata o artigo anterior, poderá o Departamento de Estradas de Rodagem – DER, em qualquer época, realizar inspeções e vistorias nos veículos, determinando, caso não atendidas as exigências legais, sua retirada de tráfego, até que eles sejam aprovados em nova vistoria.

Art. 64. Não será permitida, em nenhuma hipótese, a utilização em serviço, de veículo que não seja portador de Declaração de Vistoria de que trata o § 1º, do artigo 62, deste Regulamento.

Art. 65. Além dos documentos exigidos pela legislação de trânsito, os veículos deverão conduzir em seu interior, em local visível e de fácil acesso, o documento de vistoria, a tabela de horários e preços de passagens aprovadas, pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER, telefone para reclamações no Departamento de Estradas de Rodagem – DER, bem como outros documentos exigidos pelos órgãos competentes.

Art. 66. Os veículos deverão ser mantidos, quando em execução de serviço, em boas condições de funcionamento, higiene e segurança.

Art. 67. Os veículos empregados no transporte coletivo de passageiros terão cores, logotipos, inscrições e símbolos diferenciados para cada transportadora e por modalidade de regime (regular ou fretamento), aprovados pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER, instruídos os respectivos pedidos com fotografias ou desenhos, projetos e relatórios descritivos.

Parágrafo único. Os veículos empregados no serviço intermunicipal coletivo sob fretamento terão cores, logotipo, inscrições e símbolos distintos para cada transportadora, bem como serão notoriamente diferenciados por caracteres comuns a todas as empresas que operem sob este regime.

Seção V

Do Pessoal das Transportadoras

Art. 68. As transportadoras terão processos adequados de seleção e aperfeiçoamento do pessoal, especialmente dos elementos que desempenham atividades relacionadas com a segurança do transporte e das que mantenham contato com o público.

Parágrafo único. Os cursos para aperfeiçoamento deverão ser ministrados pelas transportadoras, por órgão oficial ou entidade por este credenciada.

Art. 69. Os procedimentos de admissão, controle de saúde e o regime de trabalho dos motoristas, observado o disposto na legislação trabalhista, poderão ser regulados em portaria do Departamento de Estradas de Rodagem – DER.

§ 1º Somente poderá conduzir veículo, quando da execução dos serviços previstos neste Regulamento, motorista que mantenha vínculo empregatício com a transportadora.

§ 2º Em caráter excepcional o Departamento de Estradas de Rodagem – DER poderá autorizar regime de trabalho diverso do previsto no § 1º deste artigo.

Art. 70. O pessoal das transportadoras, cuja atividade se exerça em contato permanente com o público, deverá:

- I – apresentar-se quando em serviço, corretamente uniformizado e identificado;
- II – conduzir-se com atenção e urbanidade;
- III – manter compostura;

- IV – dispor, conforme a atividade que desempenhe, de conhecimento sobre a operação da linha, de modo que possa prestar informações sobre horários, itinerários, tempos de percurso, distância e preços de passagens.

Art. 71. Sem prejuízo do cumprimento dos demais deveres previstos na legislação de trânsito e no artigo 73 deste Regulamento os motoristas são obrigados a:

- I – dirigir o veículo de modo que não prejudiquem a segurança e o conforto dos passageiros;
- II – não movimentar o veículo sem que estejam fechadas as portas e as saídas de emergência;
- III – auxiliar o embarque e o desembarque de passageiros, especialmente crianças, senhoras e pessoas idosas ou com dificuldade de locomoção;
- IV – promover a identificação do passageiro no momento de seu embarque e adotar as demais medidas pertinentes, quando determinados e na forma estabelecida pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER;
- V – proceder ao carregamento e descarga das bagagens dos passageiros, quando tiverem que ser efetuadas em local onde não haja pessoal próprio para tanto;
- VI – não fumar, quando em atendimento ao público;
- VII – não ingerir bebida alcoólica em serviço e nas 12 (doze) horas que antecedem o momento de assumi-lo;
- VIII – não fazer uso de qualquer substância tóxica;
- IX – não se afastar do veículo quando do embarque e desembarque de passageiros;
- X – indicar aos passageiros, se solicitado, os respectivos lugares;
- XI – não fazer uso de aparelho sonoro durante a viagem;
- XII – providenciar alimentação e pousada para os passageiros nas situações indicadas no artigo 39 deste Regulamento;
- XIII – prestar à Fiscalização os esclarecimentos que lhe forem solicitados;
- XIV – exibir à Fiscalização, quando pedidos, ou entregá-los, contra-recibo, os documentos que lhe forem regularmente exigíveis.

Parágrafo único. A transportadora não poderá utilizar, na direção de ônibus, motorista que houver tomado medicamento contendo substâncias que, em razão do seu uso, possam comprometer a segurança da viagem.

Art. 72. Os despachantes, além de observarem o disposto no artigo 73 deste Regulamento deverão diligenciar no sentido de que o veículo esteja em condições de ser liberado no horário autorizado.

Art. 73. Os componentes da tripulação do veículo, além de observarem o disposto no artigo 70 deste Regulamento, deverão:

- I – auxiliar o motorista no embarque e desembarque de passageiros, especialmente crianças, senhoras e pessoas idosas ou com dificuldade de locomoção;
- II – diligenciar pela manutenção da ordem e limpeza do veículo;
- III – auxiliar o motorista e proceder ao carregamento e descarga das bagagens dos passageiros, salvo nos terminais e pontos de parada que disponham de pessoal próprio para tanto;
- IV – colaborar com o motorista em tudo que diga respeito à comodidade, segurança dos passageiros e regularidade da viagem;
- V – não fumar, quando em atendimento ao público;
- VI – não ingerir bebida alcoólica em serviço;
- VII – alertar os passageiros para o esquecimento de objetos nos veículos, entregando-os, caso isso se verifique, à administração da transportadora.

Art. 74. Os prepostos das transportadoras recusarão o embarque de passageiro ou determinarão seu desembarque, nas situações previstas no artigo 31 deste Regulamento.

§ 1º O transporte de detentos nos serviços de que trata este Regulamento só poderá ser admitido mediante prévia e expressa requisição de autoridade judiciária ou policial, e desde que acompanhado de escolta a fim de preservar a integridade e segurança dos passageiros.

§ 2º Insistindo o passageiro no embarque ou recusando-se a cumprir a determinação de desembarque, o motorista deverá, para seu cumprimento, recorrer a qualquer autoridade policial competente.

Seção VI

Dos Terminais Rodoviários, Pontos de Parada e Pontos de Apoio

Art. 75. O Departamento de Estradas de Rodagem – DER somente homologará, para utilização pelos serviços estaduais de transporte coletivo de passageiros, os terminais rodoviários, as agências de venda de passagens, os pontos de parada e os pontos de apoio que ofereçam requisitos mínimos de controle de tráfego, capacidade, segurança, higiene e conforto.

Parágrafo único. O Departamento de Estradas de Rodagem – DER poderá, considerando exigências feitas e não cumpridas, tornar sem efeito a homologação de estabelecimento que deixar de atender às condições fixadas no *caput* deste artigo.

Art. 76. Os terminais rodoviários deverão dispor de áreas e instalações compatíveis com seu movimento, destinadas à utilização de passageiros e transportadoras, além das reservadas a serviços públicos e à administração.

Art. 77. Os pontos de parada serão dispostos ao longo do itinerário, de forma a assegurar no curso das viagens e no tempo devido, alimentação, conforto e repouso, em condições adequadas aos passageiros e às tripulações dos ônibus.

Parágrafo único. O Departamento de Estradas de Rodagem – DER, visando melhor atendimento do usuário e maior racionalização do fluxo deste atendimento poderá, ouvidas as transportadoras, designar os pontos de parada a serem utilizados pelos diversos serviços, observadas as condições estabelecidas no *caput* deste artigo.

Art. 78. Os pontos de apoio, próprios ou contratados, para prestação de serviços de manutenção e socorro, serão instalados nas localidades terminais da linha ou ao longo do seu itinerário de forma a assegurar confiabilidade de serviço e seu restabelecimento no prazo máximo de 120 (cento e vinte) minutos, se ocorrer interrupção.

Parágrafo único. Quando no ponto de apoio forem procedidas, regularmente, trocas de motoristas, que nele devam desfrutar repouso entre duas jornadas de trabalho, deverá ele dispor, para esse fim, de alojamento e instalações mantidos em adequadas condições de higiene e conforto.

Seção VII

Da Remuneração dos Serviços

Subseção I

Das Tarifas

Art. 79. A remuneração dos serviços prestados será fixada mediante sistemática que assegure:

- I – a justa remuneração do capital empregado e o equilíbrio econômico-financeiro para a prestação do serviço de transporte;
- II – a cobertura dos custos do transporte oferecido em regime de eficiência;
- III – a manutenção dos níveis de serviços estipulados para as linhas;
- IV – a revisão periódica das tarifas estabelecidas e o controle permanente das informações necessárias ao cálculo tarifário;
- V – coberturas das despesas de supervisão, administração e fiscalização dos serviços, mediante alíquota de 2% (dois por cento) sobre o valor das passagens a ser recolhida no Departamento de Estradas de Rodagem – DER.

Art. 80. O Departamento de Estradas de Rodagem – DER estabelecerá a metodologia para determinação das tarifas, considerados os seguintes aspectos:

- I – os princípios e critérios básicos do modelo tarifário adotado;
- II – o nível do serviço prestado;
- III – a coleta de dados e a prestação de informações pelos transportadores, mediante procedimentos uniformes;
- IV – os mecanismos de controle que garantam a confiabilidade das informações;
- V – o transporte de encomendas.

Art. 81. Os estudantes do 1º Grau de escolas oficiais ou oficializadas que não disponham de curso similar na cidade de seu domicílio, terão direito a um desconto de 50 % (cinquenta por cento) sobre o valor da tarifa do Departamento de Estradas de Rodagem – DER nas linhas intermunicipais, nos deslocamentos entre a escola e sua residência, nos dias letivos.

Art. 82. As transportadoras são obrigadas a fornecer ao Departamento de Estradas de Rodagem – DER:

- I – até 150 (cento e cinquenta) dias após o encerramento do exercício financeiro, o balanço e a conta de lucros e perdas a ele correspondentes devidamente publicados tratando-se de sociedades anônimas e, nos demais casos, mediante cópia assinada por profissionais legalmente habilitados e registrados no Conselho Regional de Contabilidade, com expressa indicação do número do Livro Diário e folhas em que eles se encontram transcritos;
- II – nos prazos estabelecidos, os dados operacionais e contábeis indispensáveis ao cálculo tarifário.

§ 1º O Departamento de Estradas de Rodagem – DER estabelecerá o plano-padrão de contas, bem assim modelo de balanço-padrão, para escrituração das transportadoras, tomando por base os modelos estabelecidos pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER.

§ 2º Sempre que julgado necessário, poderá ser efetivado exame da escrituração da transportadora para verificar a exatidão das informações prestadas.

Art. 83. É vedado cobrar do passageiro qualquer importância além do preço da passagem, salvo tarifas oficiais diretamente relacionadas com a prestação dos serviços, cujos valores hajam sido aprovados ou homologados pela autoridade pública competente.

Art. 84. As tarifas de utilização de terminais rodoviários de passageiros, aplicáveis aos serviços estaduais de que trata este Regulamento, poderão ser fixados pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER, ou em conjunto com autoridades municipais, quando for o caso, por critério uniforme de utilização, independentemente da extensão da linha e do valor da passagem.

Parágrafo único. Não serão cobradas tarifas de utilização dos terminais rodoviários de passageiros nos serviços de características suburbanas.

Art. 85. Além da contratação do seguro obrigatório de responsabilidade civil (DPVAT), as transportadoras, salvo em linha de característica suburbana, são obrigadas a proporcionar aos passageiros, por conta destes, seguro facultativo de acidente pessoal.

Parágrafo único. O seguro referido neste artigo só poderá ser cobrado do passageiro com expressa menção de ser facultativo, mediante aviso ostensivo no local de venda.

Art. 86. Nenhuma transportadora, direta ou indiretamente, por si, seus prepostos ou agências de turismo, poderá conceder descontos não autorizados pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER sobre o preço das passagens ou transporte do excesso de bagagem fixado no § 1º do artigo 94 deste Regulamento.

Parágrafo único. O pagamento de comissão, pela venda de passagens, superior a 9% (nove por cento) do respectivo valor, é considerado redução indireta de tarifa e sujeita a transportadora às mesmas penalidades previstas para alteração de preço de passagem.

Subseção II Dos Bilhetes de Passagem e sua Venda

Art. 87. Os bilhetes de passagem serão emitidos em pelo menos 2 (duas) vias uma das quais se destinará ao passageiro e não poderá ser recolhida pela transportadora, salvo em caso de substituição.

Parágrafo único. Desde que previamente autorizado pela autoridade fiscal competente, poderá o Departamento de Estradas de Rodagem – DER permitir a emissão de bilhetes de passagem por processo mecânico, eletrônico ou similar, em uma só via, a qual se destinará ao passageiro.

Art. 88. Ressalvadas as hipóteses previstas em lei e excetuada a viagem gratuita de crianças até 5 (cinco) anos de idade que não ocupem assento, é vedado o transporte de passageiro sem emissão de bilhete de passagem correspondente ou de pessoal da transportadora sem passe de serviço.

Art. 89. Constarão dos bilhetes de passagem as seguintes indicações mínimas:

- I – nome, endereço da transportadora, telefone e seu número de inscrição no Cadastro Geral de Contribuintes do Ministério da Fazenda – CGC/MF;
- II – denominação: bilhete de passagem;
- III – preço da passagem;
- IV – números do bilhete e da via, a série ou a subsérie, conforme o caso;
- V – origem e destino da viagem;
- VI – localidades terminais da linha;
- VII – prefixo da linha;
- VIII – data e horário da viagem;
- IX – número da poltrona;
- X – data da emissão;
- XI – agência e agente emissor do bilhete;
- XII – nome da empresa impressora do bilhete e número da respectiva inscrição do CGC/MF.

§ 1º O tipo de serviço constará do bilhete de passagem, impresso ou mediante carimbo.

§ 2º Nas linhas de características suburbanas, poderão ser utilizados bilhetes simplificados ou aparelhos de contagem do número de passageiros, desde que asseguradas as condições necessárias ao controle e à estatística.

§ 3º Quando utilizado o sistema de emissão de bilhete de passagem previsto no parágrafo único do artigo 87 deste Regulamento, deverão os bilhetes conter, no mínimo, as indicações referidas nos incisos I, III, VI, VII, IX, X, XI e XII deste artigo.

Art. 90. A venda de passagens poderá ser feita diretamente pela transportadora ou por intermédio de agências de passagens.

§ 1º A venda de passagens diretamente pela transportadora, poderá ser efetuada:

- 1 – nas agências ou representantes legalmente credenciados;
- 2 – nas suas bilheterias em terminais rodoviários;
- 3 – em seus ônibus ao longo dos percursos.

§ 2º No caso de conexão de serviços explorados por transportadoras diferentes, admitir-se-á que ambas vendam passagens uma da outra, relativas aos serviços conectados.

§ 3º A transportadora garantirá ao passageiro, na data e horário da viagem, o lugar marcado na passagem adquirida na forma deste artigo.

Art. 91. Não será permitida a venda de passagem sem a concomitante extração do bilhete, não podendo ela ser efetuada mediante ordem, autorização ou mensagem de qualquer forma ou natureza.

Art. 92. O prazo de validade do bilhete de passagem, quando emitido com data de utilização em aberto, é indeterminado.

Parágrafo único. As passagens deverão estar à venda, em horários compatíveis com o serviço e com o interesse público, e, exceto para as linhas de características suburbanas, no mínimo, nos 5 (cinco) dias imediatamente antecedentes ao da viagem que a elas corresponda.

Art. 93. Será aceita desistência da viagem, com obrigatória devolução da importância paga ou revalidação da passagem para outro dia e horário, desde que efetuada com 8 (oito) horas de antecedência em relação ao horário de partida.

Seção VIII

Da Bagagem e das Encomendas

Art. 94. No preço da passagem está compreendido, a título de franquia o transporte obrigatório e gratuito de volumes no bagageiro e no porta-embrulhos, observados os seguintes limites máximos de peso e dimensão:

- I – no bagageiro: 2 (dois) volumes com um máximo de 30 (trinta) quilos de peso total, sem que cada volume ultrapasse 240 (duzentos e quarenta) decímetros cúbicos de volume e 1 (um) metro na maior dimensão;
- II – no porta-embrulhos: 5 (cinco) quilos de peso total, com dimensões que se adaptem ao porta-embrulhos, desde que não sejam comprometidos o conforto e a segurança dos passageiros.

§ 1º Excedida a franquia fixada nos incisos I e II deste artigo, pagará o passageiro, pelo transporte de cada quilograma de excesso ou volume, até 1% (um por cento) do preço da passagem correspondente ao serviço convencional.

§ 2º Para efeito deste Regulamento considera-se bagagem o conjunto de objetos de uso pessoal ou familiar conduzidos pelos passageiros em viagem, acondicionados em malas, caixas, sacos ou pacotes.

Art. 95. As transportadoras ficarão obrigadas a fornecer comprovantes dos volumes que lhes forem entregues pelos passageiros para condução no bagageiro.

Art. 96. Garantida a prioridade de espaço no bagageiro, para a condução dos volumes dos passageiros e das malas postais, a transportadora, respeitadas, dentre outras, as disposições referentes ao peso bruto total máximo do veículo, aos pesos brutos por eixo ou conjunto de eixos e a relação potência líquida/peso bruto total máximo, poderá utilizar o espaço remanescente para o transporte de encomendas.

Parágrafo único. O Departamento de Estradas de Rodagem – DER estabelecerá a capacidade dos compartimentos de bagagens, os tipos, dimensão e pesos das encomendas que podem ser transportadas por ônibus, bem como a sistemática de controle técnico-operacional de seu transporte, compreendendo inclusive, modelo de documento que especifique, dentre outros dados, os pesos ou volumes e fretes cobrados.

Art. 97. Não poderão ser transportados, como bagagem ou encomendas, produtos que, pelas suas características, sejam considerados perigosos ou representem riscos, nos termos da legislação específica sobre transporte rodoviário de cargas, bem assim, aqueles que, pela sua forma ou natureza, comprometam a segurança do veículo, de seus ocupantes e de terceiros.

Art. 98. As operações de carregamento e descarregamento das encomendas não poderão sob qualquer hipótese, acarretar atraso na execução das viagens ou alteração do itinerário aprovado para o serviço.

Parágrafo único. As operações neste artigo deverão ser executadas sem prejuízo das condições de conforto, comodidade e segurança dos passageiros.

Art. 99. A transportadora adotará cuidados especiais na distribuição e acondicionamento das bagagens e das encomendas no bagageiro visando a evitar dano ou extravio dos volumes transportados e a resguardar a segurança dos passageiros, do veículo e de terceiros.

Art. 100. O transporte de encomendas somente poderá ser feito mediante a emissão de documento fiscal apropriado (conhecimento), observadas as prescrições legais e regulamentares.

Art. 101. Os agentes de fiscalização do Departamento de Estradas de Rodagem – DER e os prepostos das empresas, quando houver indícios que justifiquem uma verificação efetiva nos volumes a transportar, poderão solicitar a abertura das bagagens pelos passageiros, nos pontos de embarque, e das encomendas, pelo expedidor, nos locais destinados ao seu recebimento para o transporte.

Art. 102. As transportadoras serão responsáveis por, no máximo dois volumes transportados, até o limite de 8 (oito) Obrigações do Tesouro Nacional – OTN, convertidas na data do pagamento, indenizável, em caso de extravio ou dano, no prazo de 15 (quinze) dias, contado da data da reclamação.

§ 1º A reclamação do passageiro, pelo dano ou extravio da bagagem, deverá ser apresentada até 24 (vinte e quatro) horas do término da viagem, e registrada em formulário próprio, com cópia para o reclamante, contendo indicações dos números do bilhete da passagem e do comprovante de entrega da bagagem, bem assim a especificação de seu conteúdo.

§ 2º O passageiro que pretender indenização, por dano ou extravio de bagagem, em valor superior ao fixado no *caput* deste artigo deverá, antes do início da viagem, contratar diretamente com seguradora a cobertura excedente.

Art. 103. Nos casos de extravio ou dano de encomenda, a apuração da responsabilidade da transportadora, far-se-á na forma indicada no Regulamento de que trata o Decreto n. 89.874, de 28 junho de 1984.

Art. 104. Constatado o excesso de peso do veículo, de acordo com a legislação vigente, será providenciado, sem prejuízo das multas cabíveis, o descarregamento das encomendas excedentes até o limite de peso admitido ficando sob inteira responsabilidade da transportadora a guarda do material descarregado.

Seção IX

Dos Requisitos e Divulgação de Requerimento

Art. 105. Os requerimentos solicitando autorização para as modificações ou prestações dos serviços de que trata este Regulamento deverão, obrigatoriamente, indicar os benefícios que deles advirão, aditando as seguintes informações:

- I – nome ou número de registro da transportadora;
- II – linha a que se refere o pedido, seu prefixo, terminais, ponto de seção, horários, itinerários e localidades situadas no seu curso;
- III – outros serviços que atendam, direta ou indiretamente, o mercado de transporte objetivado;
- IV – informações econômico-demográficas sobre as comunidades a serem atendidas;
- V – informações sobre eventual aumento ou redução do percurso das linhas;
- VI – quantidade e tipo de veículos a serem utilizados, quando for o caso.

§ 1º Instruirá o requerimento, croqui do itinerário, assinalando os pontos terminais, os de seccionamento e os de parada existentes, bem assim os pretendidos.

§ 2º A empresa requerente deverá, ainda, apresentar o plano operacional em vigor e o pretendido.

§ 3º A autorização concedida pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER, relativa à modificação ou prestação de serviços, na forma deste artigo, terá caráter de efetividade e a desistência dele pelo interessado deverá ser objeto de solicitação específica.

§ 4º A revogação de permissão e autorização ou cancelamento de serviço, a requerimento da transportadora ou de ofício pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER, sujeitará qualquer novo pedido sobre o assunto às disposições deste Regulamento.

§ 5º Não será dado andamento a requerimento de interesse de transportadora que diga respeito a uma determinada linha ou a qualquer de seus serviços complementares, quando estiver em débito de multa, por infração aplicada na forma deste Regulamento.

Art. 106. Aos requerimentos formulados, bem assim aos recursos, será dada publicidade, na forma estabelecida pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER, para que deles tenham conhecimento e, querendo, sobre eles se pronunciem empresas transportadoras cujos serviços possam ser diretamente afetados.

Parágrafo único. Quando o Departamento de Estradas de Rodagem – DER promover modificações de serviços ou prestações de serviços complementares, nos termos dos artigos 44 e 52 deste Regulamento, deverá dar publicidade da decisão.

Capítulo VI Da Fiscalização

Art. 107. A fiscalização dos serviços de que trata este Regulamento em tudo quanto diga respeito à economia, à segurança da viagem, ao conforto dos passageiros e ao cumprimento da legislação de trânsito e de tráfego rodoviário será exercida pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER, por seus agentes credenciados.

Parágrafo único. Independentemente da fiscalização a ser exercida nos terminais rodoviários e ao longo dos percursos, o Departamento de Estradas de Rodagem – DER poderá realizar auditorias para avaliação da capacidade técnico-operacional, da situação econômico-financeira das transportadoras e integridade de dados e informações.

Art. 108. Os fiscais e os membros da Comissão de Transporte Coletivo serão dispensados no pagamento de passagem, mediante exibição de identidade fornecida pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER.

Art. 109. As sugestões e reclamações dos passageiros a respeito dos serviços, serão recebidas pela fiscalização nos terminais rodoviários, nos órgãos regionais e na Administração Central do Departamento de Estradas de Rodagem – DER.

Capítulo VII Das Infrações e Penalidades

Art. 110. As infrações aos preceitos deste Regulamento disciplinadores dos serviços de transporte coletivo de passageiros, sujeitarão o infrator, conforme a natureza da falta, às seguintes penalidades:

- I – multa;
- II – afastamento de preposto do serviço;
- III – retenção de veículo;
- IV – apreensão de veículo;
- V – cassação de permissão ou autorização;
- VI – declaração de inidoneidade.

Art. 111. Cometidas, simultaneamente, duas ou mais infrações de natureza diversa, aplicar-se-á a penalidade correspondente a cada uma delas.

Art. 112. A imposição de penalidade não desobriga, o infrator de corrigir a falta que lhe deu origem.

Seção I Da Multa

Art. 113. As multas por infração das disposições deste Regulamento terão seus valores fixados em base percentual sobre o Maior Valor de Referência – MVR, a que alude o artigo 2º da Lei n. 6.205, de 29 de abril de 1975 e serão aplicadas às transportadoras, obedecida a seguinte graduação:

- I – 50% (cinquenta por cento) do valor do MVR, nos casos de:
- a. descumprimento das obrigações fixadas nos artigos 70 a 74 deste Regulamento, com exceção daquelas para as quais se prevêem, nos incisos II a VI deste artigo, penalidades mais graves;
 - b. não fazer comunicação de interrupção de serviço, dentro do prazo previsto no artigo 41 deste Regulamento;
 - c. transporte de passageiros em número superior à lotação autorizado para o veículo, tantas vezes quantos forem os passageiros em excesso, salvo em caso de socorro.
- II – 70% (setenta por cento) do valor do MVR, nos casos de:
- a. desobediência ou oposição à ação da fiscalização;
 - b. utilização de ponto de parada não autorizado;
 - c. ausência no veículo, em serviço, da tabela de horários e preços de passagens ou da relação dos números de telefone do Departamento de Estradas de Rodagem – DER, previstos no artigo 65 deste Regulamento;
 - d. falta ou defeito em equipamento obrigatório;
 - e. recusa ou dificultação de transporte para agentes credenciados pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER incumbidos da fiscalização, nos termos do artigo 108 deste Regulamento;
 - f. ter, em serviço, preposto de conduta inconveniente, que mantenha contato com o público;
 - g. retardamento por prazo superior a 30 (trinta) dias, na entrega dos elementos estatísticos ou contábeis exigidos;
 - h. modificação dos horários ordinários, sem autorização;
 - i. não proporcionar seguro facultativo de acidente pessoal nos termos do artigo 85 deste Regulamento;
 - j. fracionar o pagamento de passagem ou alterar as suas condições, sem prévia autorização do Departamento de Estradas de Rodagem – DER;
 - l. deixar de comunicar ao Departamento de Estradas de Rodagem – DER, no prazo estabelecido, as alterações indicadas no artigo 29 deste Regulamento.
- III – 120% (cento e vinte por cento) do valor do MVR, nos casos de:
- a. recusa ao fornecimento de elementos estatísticos e contábeis exigidos;
 - b. retardamento injustificado na promoção de transporte para os passageiros ou omissão das demais providências determinadas nos artigos 39 a 41 deste Regulamento;
 - c. cobrança a qualquer título, de importância não autorizada;
 - d. não fornecimento de comprovante do despacho de bagagem ao passageiro;
 - e. apresentação de sanitário sem condições de utilização, quando no início da viagem e nas saídas de pontos de parada e de apoio;
 - f. supressão de seção e execução dos serviços previstos nos incisos I, II, III, IV, V e VI do artigo 52 deste Regulamento sem a devida autorização;
 - g. transporte de passageiros sem o correspondente bilhete de passagem, exceto para os casos previstos no artigo 88 deste Regulamento, tantas vezes quantos forem os passageiros sem bilhete;
 - h. não adotar, quando ocorrer demanda incomum, as providências determinadas no artigo 16 deste Regulamento;
 - i. executar, suprimir ou deslocar seccionamento sem autorização do Departamento de Estradas de Rodagem – DER, tantas vezes quantas forem as passagens vendidas;
 - j. efetuar horário extraordinário, contrariando as disposições baixadas pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER sobre o assunto, tantas vezes quantas forem as viagens realizadas.

- IV – 200% (duzentos por cento) do valor do MVR, nos casos de:
- retardamento, nos terminais, no horário de partida quando por culpa da transportadora;
 - venda de mais de um bilhete de passagem para uma poltrona na mesma viagem;
 - venda de passagens com inobservância das formas e condições estabelecidas neste Regulamento;
 - conservar, em serviço, preposto cujo afastamento tenha sido determinado pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER;
 - alteração indevida do preço da passagem, tantas vezes quanto ocorrer;
 - utilização, em serviço, de veículo sem documento de vistoria válido;
 - emprego, nos terminais, agências e pontos de parada, de elementos de divulgação contendo informações que possam induzir o público em erro sobre as características dos serviços a seu cargo;
 - utilização nos terminais, pontos de seção, de apoio e de parada de pessoas ou prepostos da transportadora, com finalidade de angariar passageiros de forma a incomodar o público;
 - atraso no pagamento da indenização por dano ou extravio da bagagem, por mês de atraso;
 - transportar bagagem fora dos locais próprios ou em condições diferentes das estabelecidas para tal fim;
 - inobservância da sistemática de controle técnico-operacional estabelecida para o transporte de encomendas.
- V – 300% (trezentos por cento) do valor do MVR, nos casos de:
- deixar de comunicar ocorrência de acidente, conforme previsto no artigo 42 deste Regulamento;
 - executar serviço com veículo cujas características não correspondam à tarifa cobrada;
 - executar serviço com veículo de características e especificações técnicas diferentes das estabelecidas pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER ou constantes do contrato de permissão;
 - utilizar o espaço reservado ao transporte de passageiros, total ou parcialmente, para transporte de encomendas;
 - alterar sem prévia autorização, esquema operacional aprovado;
 - adulteração dos documentos de porte obrigatório, exigidos no artigo 65, sem prejuízo da penalidade prevista no artigo 116 deste Regulamento;
 - interrupção de serviço, sem autorização, salvo no caso previsto no artigo 41 deste Regulamento.
- VI – 400% (quatrocentos por cento) do valor do MVR, nos casos de:
- execução do serviço rodoviário de transporte coletivo de passageiros sem autorização formal, nos termos deste Regulamento;
 - inobservância dos procedimentos de admissão e controle de saúde e do regime de trabalho dos motoristas, fixados em cumprimento ao artigo 69, deste Regulamento;
 - ingestão, pelo motorista, de bebida alcoólica ou substância tóxica em serviço;
 - o motorista apresentar sinais de estar sob o efeito de bebida alcoólica ou de substância tóxica, quando em serviço;
 - o motorista dirigir o veículo pondo em risco a segurança ou comprometendo o conforto dos passageiros;
 - recusa ao embarque e desembarque de passageiros, nos pontos aprovados, sem motivo justificado;

- g. utilizar, na direção do veículo, durante a prestação de serviço previsto neste Regulamento, motorista que não mantenha vínculo empregatício com a empresa, salvo se autorizado pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER, nos termos do artigo 69, § 2º, deste Regulamento;
- h. inobservância dos procedimentos quanto ao aperfeiçoamento do pessoal em conformidade com o disposto no artigo 68 e seu parágrafo único deste Regulamento;
- i. manutenção em serviço de veículo cuja retirada de tráfego haja sido exigida;
- j. não aceitação de desistência de viagem ou da revalidação da passagem, nos termos do artigo 93 deste Regulamento;
- l. inobservância dos procedimentos contidos no artigo 100 deste Regulamento;
- m. deixar, injustificadamente, de prestar assistência aos passageiros e às tripulações, em caso de acidente ou de avaria mecânica;
- n. efetuar operação de carregamento ou descarregamento de encomendas em desacordo com as prescrições deste Regulamento;
- o. não dar prioridade ao transporte de bagagens dos passageiros em favor do transporte de encomendas;
- p. transportar encomenda fora dos locais próprios ou em condições diferentes das estabelecidas para tal fim;
- q. supressão de viagem, sem prévia autorização do Departamento de Estradas de Rodagem – DER.

Art. 114. As infrações de normas deste Regulamento para as quais não hajam sido previstas penalidades específicas serão punidas com multa no valor de 50% (cinquenta por cento) do valor do MVR.

Seção II

Do Afastamento de Preposto do Serviço

Art. 115. A penalidade de afastamento do serviço de qualquer preposto da transportadora, será aplicada quando este, em procedimento de apuração sumária, assegurado o direito de defesa, for considerado culpado de grave violação de dever previsto neste Regulamento.

Parágrafo único. O afastamento poderá ser determinado imediatamente, em caráter preventivo, até o prazo máximo de 30 (trinta) dias enquanto se proceder à apuração.

Seção III

Da Retenção de Veículo

Art. 116. A penalidade de retenção de veículo será aplicada, sem prejuízo da multa cabível, nos termos do artigo 113 deste Regulamento, toda vez que, da prática da infração, resulte ameaça à segurança dos serviços e, ainda, quando:

- I – não conduzir ou tiver adulterado o documento válido de vistoria ou o quadro de preço de passagens;
- II – não apresentar as condições de limpeza e conforto compatíveis;
- III – utilizar o espaço reservado ao transporte de passageiros, total ou parcialmente, para transporte de encomendas;
- IV – inobservância dos procedimentos de controle do regimento de trabalho e de descanso dos motoristas, bem assim da comprovação de sua saúde física e mental fixados em cumprimento ao artigo 69 deste Regulamento;
- V – o motorista apresentar, em serviço, evidentes sinais de embriaguez ou de estar sob efeito de substância tóxica;
- VI – o veículo não estiver equipado com tacógrafo, quando exigido;
- VII – o tacógrafo estiver adulterado ou não contiver o disco-diagrama;
- VIII – as características do veículo não corresponderem à tarifa cobrada.

Parágrafo único. A retenção do veículo poderá ser efetivada antes do início da viagem, em todos os casos previstos neste artigo; nos pontos de apoio, nos casos previstos nos incisos II, III, VI e VII; e em qualquer ponto de percurso, nos casos dos incisos IV e V deste artigo.

Seção IV

Da Apreensão de Veículo

Art. 117. A penalidade de apreensão de veículo será aplicada sem prejuízo da multa cabível, nos casos de execução de serviço intermunicipal de transporte coletivo de passageiros não autorizado pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER. A apreensão do veículo perdurará, no mínimo, por 48 (quarenta e oito) horas.

Seção V

Da Cassação de Permissão

Art. 118. A penalidade de cassação da permissão aplicar-se-á nos seguintes casos:

- I – paralisação total da linha durante 5 (cinco) dias seguidos, ou não execução da metade do número de horários ordinários em 30 (trinta) dias consecutivos, salvo por motivo de força maior, devidamente comprovado;
- II – quando, no ano civil (de 1^o de janeiro a 31 de dezembro), for constatada na linha e em seus serviços complementares, um dos seguintes casos:
 - a. aplicação, por 4 (quatro) vezes, de multa pela prática da mesma infração, dentre as previstas nos incisos V e VI, do artigo 113, deste Regulamento;
 - b. aplicação por 8 (oito) vezes, de multa pela prática de quaisquer das infrações previstas nos incisos V e VI, do artigo 113, deste Regulamento.
- III – paralisação injustificada da linha por iniciativa da empresa;
- IV – não apresentação, para prosseguir na exploração do serviço em caso de óbito do titular da firma individual permissionária da linha, de representante legal do espólio, no prazo de 60 (sessenta) dias contados da data do falecimento e dos sucessores legais, em igual prazo contados da ciência da homologação da partilha ou adjudicação, atendidas as exigências formuladas neste Regulamento;
- V – superveniência de incapacidade técnico-operacional ou econômico-financeira, devidamente comprovada;
- VI – dissolução legal da pessoa jurídica da permissionária;
- VII – falência da empresa titular da permissão;
- VIII – elevado índice de acidentes graves, aos quais a empresa ou seus prepostos hajam dado causa, apurado na forma estabelecida pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER;
- IX – infringência do artigo 139 deste Regulamento;
- X – infringência do artigo 15, § 3^o, deste Regulamento.

Art. 119. A aplicação da pena de cassação impedirá a transportadora de, durante o período de 36 (trinta e seis) meses, habilitar-se à nova permissão.

Seção VI

Da Declaração de Inidoneidade

Art. 120. A penalidade de declaração de inidoneidade da transportadora aplicar-se-á nos casos de:

- I – permanência no cargo, de diretor ou sócio-gerente da pessoa jurídica depois de definitivamente condenado pela prática de crime de peculato, concussão, corrupção, contrabando ou descaminho e crime contra a economia popular e a fé pública;
- II – condenação definitiva do titular da firma individual, pela prática de quaisquer dos crimes referidos no item anterior;

III – apresentação de informações e dados falsos, em proveito próprio ou alheio em prejuízo de terceiros;

IV – não atendimento do disposto no inciso V, do artigo 23, deste Regulamento.

Parágrafo único. A declaração de inidoneidade importará em cassação das permissões outorgadas à transportadora.

Seção VII

Dos Procedimentos para Aplicação de Penalidades

Art. 121. A aplicação da penalidade de multa terá início com o auto de infração, lavrado no momento em que esta for constatada e conterà, conforme o caso:

I – nome ou número da transportadora;

II – identificação da linha, número de ordem ou placa do veículo;

III – local, data e hora da infração;

IV – designação do infrator;

V – infração cometida e dispositivo regulamentar violado;

VI – assinatura do autuante, sua qualificação e o setor do Departamento de Estradas de Rodagem – DER a que está vinculado.

§ 1º A lavratura do auto far-se-á em 3 (três) vias de igual teor, devendo o infrator ser intimado através de publicação no Diário Oficial do Estado de São Paulo.

§ 2º Sempre que possível, o infrator receberá cópia do auto de infração no ato de sua lavratura, independentemente de recibo.

§ 3º Lavrado, o auto não poderá ser inutilizado nem sustada sua tramitação, devendo o autuante remetê-lo à autoridade competente para impor a penalidade, ainda que haja incorrido em erro ou engano no preenchimento, hipótese em que prestará as informações necessárias à sua correção ou invalidade.

Art. 122. O auto de infração será registrado no Departamento de Estradas de Rodagem – DER, para os fins previstos neste artigo.

§ 1º É assegurado ao infrator o direito de defesa, devendo exercitá-lo dentro do prazo de 15 (quinze) dias, contado da data da publicação da correspondente intimação.

§ 2º A defesa será apresentada, preferencialmente, perante o órgão que houver expedido a intimação.

Art. 123. A transportadora terá o prazo de 30 (trinta) dias para pagamento da multa, contado:

I – do recebimento da notificação da aplicação da multa, se não houver recurso;

II – do recebimento da notificação da decisão que rejeitou o recurso, se interposto.

§ 1º A multa será recolhida a favor do Departamento de Estradas de Rodagem – DER, que determinará o procedimento para esse fim.

§ 2º O valor da multa será atualizado em conformidade com a variação do MVR do mês do efetivo recolhimento.

§ 3º A multa não recolhida dentro do prazo a que se refere o parágrafo anterior poderá ser cobrada por via judicial, com os acréscimos de lei, inclusive atualização monetária pelo MVR.

Art. 124. A aplicação da penalidade de afastamento de preposto do serviço será feita com observância das disposições constantes do artigo 115 deste Regulamento mediante ato do Diretor da Diretoria de Transportes.

Art. 125. A retenção do veículo será feita com observância das disposições constantes do artigo 116 deste Regulamento, pelos agentes encarregados da fiscalização dos serviços rodoviários de transporte coletivo de passageiros.

Parágrafo único. A continuidade da viagem só se dará após o infrator sanar a irregularidade ou substituir o veículo.

Art. 126. A apreensão de veículo pelos agentes encarregados da fiscalização dos serviços rodoviários de transporte coletivo de passageiros será feita com observância das disposições contidas no artigo 117 deste Regulamento.

Parágrafo único. A liberação do veículo far-se-á mediante ato da autoridade regional dos serviços de transporte coletivo a que se vincula.

Art. 127. A aplicação das penalidades de cassação de permissão para explorar linha e declaração de inidoneidade será promovida em processo regular, mandado instaurar pelo Diretor da Diretoria de Transportes, no qual se assegurará ampla defesa.

§ 1º A instrução do processo será promovida por comissão constituída de pelo menos 3 (três) servidores do Departamento de Estradas de Rodagem – DER, designados em portaria, com amplos poderes para apurar os fatos que lhe deram origem.

§ 2º Ultimada a instrução, será expedida notificação à transportadora para, no prazo de 30 (trinta) dias contado de seu recebimento, apresentar defesa, sendo-lhe facultada vista do processo e fornecimento de cópia reprográfica ao interessado.

§ 3º Apresentada a defesa, a comissão elaborará relatório conclusivo e remeterá o processo ao Superintendente para decidir sobre a matéria.

§ 4º O processo será homologado pelo Secretário dos Transportes.

Capítulo VIII

Dos Recursos em Geral

Art. 128. Das penalidades aplicadas e das decisões proferidas pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER, em procedimento relativo aos serviços de que trata este Regulamento poderão as partes interpor recurso.

Art. 129. O recurso contra multas aplicadas será dirigido à Comissão de Transporte Coletivo.

Art. 130. Ressalvado o disposto no artigo anterior das decisões proferidas pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER em procedimento relativo aos serviços de que trata este Regulamento, caberá recurso ao Secretário dos Transportes, ouvida a Comissão de Transporte Coletivo.

Art. 131. Poderá recorrer qualquer parte que, nos termos deste Regulamento, haja sido regular e legitimamente admitida no processo.

Parágrafo único. Não será conhecido recurso administrativo de terceiro que não demonstre interesse jurídico quanto ao mérito dos requerimentos formulados.

Art. 132. O recurso deverá ser interposto no prazo de 15 (quinze) dias, contado do recebimento da notificação ou da data em que a parte haja tomado ciência da decisão.

Art. 133. A instância administrativa esgota-se com os procedimentos estabelecidos nos artigos precedentes.

Parágrafo único. Proferida a decisão em última instância, fica encerrado o processo pela via administrativa.

Art. 134. A aplicação das penalidades previstas neste Regulamento, dar-se-á sem prejuízo da responsabilidade civil ou criminal.

Capítulo IX

Das Disposições Gerais

Art. 135. O Departamento de Estradas de Rodagem – DER expedirá normas complementares a este Regulamento publicando-as no Diário Oficial do Estado.

Parágrafo único. As normas complementares, expedidas sob a vigência da regulamentação anterior, permanecem em vigor com as alterações decorrentes deste Regulamento, até que o Departamento de Estradas de Rodagem – DER proceda à sua revisão e nova publicação.

Art. 136. Nos casos de guerra, calamidade pública ou quando o interesse público o exigir, poderá o Departamento de Estradas de Rodagem – DER requisitar bens e serviços de transportadoras nele registradas.

§ 1º A requisição será feita em caráter excepcional e a título precário, pelo prazo máximo de 6 (seis) meses, renovável por igual período, podendo cessar, a qualquer momento, por simples determinação do Departamento de Estradas de Rodagem – DER e não gerará qualquer direito ou preferência em licitação que porventura venha a ser promovida pelo órgão para implantação de serviço regular.

§ 2º Os bens e serviços requisitados na forma deste artigo serão remunerados com base na planilha tarifária em vigor.

Art. 137. Não serão permitidos na publicidade das transportadoras, qualquer que seja o meio empregado, a indicação de dados ou uso de artifícios que possam induzir o público em erro sobre as localidades servidas, itinerários, tabela de horários e preços e padrões de veículos utilizados.

§ 1º A tabela de horários e preços será impressa e utilizada, unicamente, em via original, pelas empresas transportadoras, sendo obrigatória afixação em local visível ao público nos pontos de venda de passagens e nos veículos.

§ 2º O Departamento de Estradas de Rodagem – DER determinará a remoção dos elementos de divulgação visual afixados em terminais e pontos de parada que, a seu critério, contrariem o disposto neste artigo.

Art. 138. É vedada a transferência de linha de uma empresa para outra, ainda que do mesmo grupo econômico.

Art. 139. As incorporações, fusões ou cisões de empresas deverão ser previamente aprovadas pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER, que analisará os aspectos econômico-financeiros, capacidade administrativa e operativa ou das empresas resultantes que operarão as linhas, bem como a sua adequação ao Plano de Transporte, sob pena de cassação das linhas objeto da transação.

Art. 140. Ficam mantidas as permissões em vigor.

Parágrafo único. As modificações de serviço ou renovações de permissão serão regidas por este Regulamento, respeitado o disposto no Plano de Transporte.

Art. 141. Os pedidos de modificação de serviço ou de renovação de permissão em curso serão arquivados, ainda que em grau de recurso, permitida sua reapresentação nos termos deste Regulamento.



Nota sobre o Decreto n. 29.913/89

[1] Publicado de acordo com retificação feita no Diário Oficial de maio de 1989.

CONSTITUIÇÃO DO ESTADO DE SÃO PAULO, DE 5 DE OUTUBRO DE 1989

EXCERTOS DAS DISPOSIÇÕES RELATIVAS A TRANSPORTES URBANOS DE PASSAGEIROS

Seção II

Das Obras, Serviços Públicos, Compras e Alienações

Art. 118. As licitações de obras e serviços públicos deverão ser precedidas da indicação do local onde serão executados e do respectivo projeto técnico completo, que permita a defi-



nição precisa de seu objeto e previsão de recursos orçamentários, sob pena de invalidade da licitação.

Parágrafo único. Na elaboração do projeto mencionado neste artigo, deverão ser atendidas as exigências de proteção do patrimônio histórico-cultural e do meio ambiente, observando-se o disposto no § 2º do artigo 192 desta Constituição.

Art. 119. Os serviços concedidos ou permitidos ficarão sempre sujeitos à regulamentação e fiscalização do Poder Público e poderão ser retomados quando não atendam satisfatoriamente aos seus fins ou às condições do contrato.

Parágrafo único. Os serviços de que trata este artigo não serão subsidiados pelo Poder Público, em qualquer medida, quando prestados por particulares.

Art. 120. Os serviços públicos serão remunerados por tarifa previamente fixada pelo órgão executivo competente, na forma que a lei estabelecer.

Seção II

Das Entidades Regionais

Art. 153. O território estadual poderá ser dividido, total ou parcialmente, em unidades regionais constituídas por agrupamentos de Municípios limítrofes, mediante lei complementar, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, atendidas as respectivas peculiaridades.

§ 1º Considera-se região metropolitana o agrupamento de Municípios limítrofes que assuma destacada expressão nacional, em razão de elevada densidade demográfica, significativa conurbação e de funções urbanas e regionais com alto grau de diversidade, especialização e integração socioeconômica, exigindo planejamento integrado e ação conjunta permanente dos entes públicos nela atuantes.

§ 2º Considera-se aglomeração urbana o agrupamento de Municípios limítrofes que apresente relação de integração funcional de natureza econômico-social e urbanização contínua entre dois ou mais Municípios ou manifesta tendência nesse sentido, que exija planejamento integrado e recomende ação coordenada dos entes públicos nela atuantes.

§ 3º Considera-se microrregião o agrupamento de Municípios limítrofes que apresente, entre si, relações de interação funcional de natureza físico-territorial, econômico-social e administrativa, exigindo planejamento integrado com vistas a criar condições adequadas para o desenvolvimento e integração regional.

Art. 158. Em região metropolitana ou aglomeração urbana, o planejamento do transporte coletivo de caráter regional será efetuado pelo Estado, em conjunto com os Municípios integrantes das respectivas entidades regionais.

Parágrafo único. Caberá ao Estado a operação do transporte coletivo de caráter regional, diretamente ou mediante concessão ou permissão.

Art. 190. O transporte de trabalhadores urbanos e rurais deverá ser feito por ônibus, atendidas as normas de segurança estabelecidas em lei.

Capítulo IV

Do Meio Ambiente, dos Recursos Naturais e do Saneamento

Seção I

Do Meio Ambiente

Art. 280. É assegurado, na forma de lei, aos portadores de deficiências e aos idosos, acesso adequado aos logradouros e edifícios de uso público, bem como aos veículos de transporte coletivo urbano.

Título VIII

Disposições Constitucionais Gerais

Art. 55. A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros públicos, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado aos portadores de deficiências.

Disposições Constitucionais Transitórias

Art. 41. O cumprimento do disposto no artigo 190 será exigido após 12 (doze) meses da promulgação desta Constituição.

DECRETO N. 30.595, DE 13 DE OUTUBRO DE 1989^[1]

REGULAMENTA A LEI N. 6.248,^[2] DE 13 DE DEZEMBRO DE 1988, QUE INSTITUI O AUXÍLIO-TRANSPORTE

Orestes Quércia, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais e com fundamento no artigo 10 da Lei n. 6.248, de 13 de dezembro de 1988, decreta:

Art. 1º O auxílio-transporte, instituído pela Lei n. 6.248, de 13 de dezembro de 1988, fica regulamentado nos termos deste Decreto.

Art. 2º O auxílio-transporte corresponde à diferença entre o valor estimado da despesa de condução do funcionário ou servidor e a parcela equivalente a 6% (seis por cento) de sua retribuição global mensal, excluídos o salário-família, o salário-esposa, o adicional de insalubridade, a gratificação por trabalho noturno e a gratificação por serviço extraordinário.

Art. 3º O valor estimado da despesa de condução será apurado multiplicando-se o valor da despesa diária de condução, fixado na conformidade do Anexo que faz parte integrante deste Decreto, pelo número de dias efetivamente trabalhados pelo funcionário ou servidor.

§ 1º A apuração dos dias efetivamente trabalhados será feita à vista do boletim ou atestado de frequência.

§ 2º O pagamento do auxílio-transporte corresponderá ao mês do respectivo boletim ou atestado de frequência.

Art. 4º Cabe à Secretaria da Fazenda proceder, mensalmente, à revisão dos valores da despesa diária de condução, a que alude o artigo anterior.

Parágrafo único. Os valores decorrentes da revisão de que trata este artigo serão fixados por resolução do Secretário da Fazenda e não poderão ultrapassar o montante correspondente a 3 (três) passagens diárias de transporte coletivo, vigente em cada região.

Art. 5º Sobre a importância do auxílio-transporte não incidirão as contribuições devidas ao Instituto de Previdência do Estado de São Paulo – IPESP e ao Instituto de Assistência Médica ao Servidor Público Estadual – IAMSPE, de que trata o Título XIII da Lei Complementar n. 180, de 12 de maio de 1978.

Art. 6º O auxílio-transporte não será computado para qualquer efeito e não se incorporará ao patrimônio do funcionário ou servidor.

Art. 7º O auxílio-transporte não será devido:

- I – ao funcionário ou servidor afastado para prestar serviços ou para ter exercício em cargo ou função de qualquer natureza junto a outros órgãos da Administração Direta ou Indireta da União, de outros Estados e Municípios;

II – ao servidor abrangido pela Lei n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985,^[3] alterada pela Lei Federal n. 7.619, de 30 de setembro de 1987.^[4]

Art. 8º O Departamento de Despesa de Pessoal do Estado – DDPE, da Coordenação da Administração Financeira, da Secretaria da Fazenda, integrante do órgão central do Sistema de Administração de Pessoal, nos termos do artigo 100, do Decreto n. 12.348, de 27 de setembro de 1978, baixará, se necessário, instruções para fins de pagamento do auxílio-transporte.

Art. 9º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de outubro de 1989.

Orestes Quércia – Governador do Estado.

ANEXO A QUE SE REFERE O ARTIGO 3º DO DECRETO N. 30.595, DE 13 DE OUTUBRO DE 1989

Região Administrativa	Valor Diário da Despesa de Condução (NCz\$)
Região Metropolitana da Grande São Paulo	2,25
Santos	2,10
São José dos Campos	2,40
Sorocaba	2,31
Campinas	3,90
Ribeirão Preto	2,25
Bauru	1,50
São José do Rio Preto	2,10
Araçatuba	2,10
Presidente Prudente	2,10
Marília	1,50

Notas sobre o Decreto n. 30.595/89

[1] Publicado de acordo com retificação feita no Diário Oficial de 20 de outubro de 1989.

[2] *Vide* Lei Estadual n. 6.248, de 13 de dezembro de 1988, à pág. 389.

[3] *Vide* Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, à pág. 63.

[4] *Vide* Lei Federal n. 7.619, de 30 de setembro de 1987, à pág. 70.

LEI N. 6.544, DE 22 DE NOVEMBRO DE 1989

DISPÕE SOBRE O ESTATUTO JURÍDICO DAS LICITAÇÕES E CONTRATOS PERTINENTES A OBRAS, SERVIÇOS, COMPRAS, ALIENAÇÕES, CONCESSÕES E LOCAÇÕES NO ÂMBITO DA ADMINISTRAÇÃO CENTRALIZADA E AUTÁRQUICA

O Governador do Estado de São Paulo,
Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Capítulo I Das Obras, Serviços, Compras e Alienações

Seção I Das Disposições Gerais

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o estatuto jurídico das licitações e contratos pertinentes a obras, serviços, compras, alienações, concessões e locações no âmbito da Administração Centralizada e Autárquica do Estado.

Art. 2º As obras, serviços, compras, alienações e locações da Administração serão necessariamente precedidos de licitação, ressalvadas as hipóteses previstas nesta Lei.

Art. 3º A licitação destina-se a selecionar a proposta mais vantajosa para a Administração e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.

§ 1º É vedado incluir, nos atos de convocação, cláusulas ou condições que:

1. comprometam, restrinjam ou frustrem o caráter competitivo do procedimento licitatório;
2. estabeleçam preferências ou distinções em razão da naturalidade, da sede ou do domicílio dos licitantes.

§ 2º Observadas condições satisfatórias de desempenho e de qualidade, de prazo de entregas e de garantia, será assegurada preferência aos bens e serviços produzidos no País.

§ 3º A licitação não será sigilosa, sendo públicos e acessíveis ao público os atos de seu procedimento, salvo quanto ao conteúdo das propostas, até a respectiva abertura.

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

- I – obra: toda construção, reforma ou ampliação realizada por execução direta ou indireta;
- II – serviço: toda a atividade realizada direta ou indiretamente, tais como demolição, fabricação, conserto, instalação, montagem, operação, conservação, reparação, manutenção, transporte, comunicação ou trabalhos técnicos profissionais;
- III – serviço de engenharia: toda atividade, compreendida na legislação federal regulamentadora das profissões de engenheiro, arquiteto e engenheiro agrônomo;
- IV – compra: toda aquisição remunerada de bens para fornecimento de uma só vez ou parceladamente;
- V – alienação: toda transferência de domínio de bens a terceiros;
- VI – locação: todo contrato em que terceiros se obriguem a ceder à Administração, por tempo determinado, o uso e gozo de coisa não fungível, mediante retribuição;
- VII – execução direta: a que é feita pelos próprios órgãos da Administração Centralizada ou Autárquica;
- VIII – execução indireta: a que a Administração Centralizada ou Autárquica contrata com terceiros, sob qualquer das seguintes modalidades:
 - a. empreitada por preço global: quando se contrata a execução da obra ou do serviço por preço certo e total;

- b. empreitada por preço unitário: quando se contrata a execução da obra ou do serviço por preço certo de unidades determinadas;
 - c. administração contratada: quando se contrata a execução de obra ou serviço mediante reembolso das despesas e pagamento da remuneração ajustada para os trabalhos de administração;
 - d. tarefa: quando se ajusta mão-de-obra para pequenos trabalhos por preço certo, com ou sem fornecimento de materiais.
- IX – projeto básico: o conjunto de elementos que defina a obra ou serviço, ou o complexo de obras ou serviços que compõem empreendimento, e que possibilite a estimativa de seu custo final e prazo de execução;
- X – projeto executivo: o conjunto de elementos necessários e suficientes à execução completa da obra ou serviço;
- XI – contratante: o Estado ou autarquia signatários do contrato;
- XII – contratado: a pessoa física ou jurídica signatária do contrato firmado com o Estado ou autarquia.

Seção II Das Obras e Serviços

Art. 5º Nenhuma obra ou serviço será objeto de licitação sem projeto básico aprovado pela autoridade competente, nem de contrato sem a existência de recursos orçamentários, sob pena de nulidade dos atos e de responsabilidade de quem lhes deu causa.

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se aos casos de dispensa e de inexigibilidade de licitação, salvo nas hipóteses previstas nos incisos III e IV, do artigo 24.

Art. 6º A execução da obra ou serviço será sempre programada em sua totalidade, com previsão de seus custos atual e final, levando-se em consideração os prazos de execução.

§ 1º É vedado o parcelamento da execução da obra ou serviço, salvo insuficiência de recursos ou comprovado motivo de ordem técnica.

§ 2º Na execução parcelada, cada etapa ou conjunto de etapas da obra ou do serviço será objeto de licitação distinta, salvo na hipótese do inciso V do artigo 24.

§ 3º A autorização da despesa, em qualquer caso, será feita para o custo final da obra ou serviço projetado.

Art. 7º Não poderá participar da licitação ou da execução de obra ou serviço:

- I – o autor do projeto, pessoa física ou jurídica, contratado por adjudicação direta;
- II – a empresa, isoladamente ou em consórcio, da qual o autor do projeto seja dirigente, gerente, acionista ou controlador, bem como funcionário, servidor ou dirigente do órgão ou entidade contratante.

§ 1º Na hipótese do inciso I é permitida a participação do autor do projeto ou da empresa a que se refere o inciso II na licitação da obra ou serviço, ou na sua execução, como consultor ou técnico, exclusivamente a serviço da Administração interessada.

§ 2º O disposto neste artigo não impede a licitação ou contratação de obra ou serviço que inclua a elaboração de projeto executivo como encargo do contratado ou pelo preço previamente fixado pela Administração.

Art. 8º As obras e serviços poderão ser executados nos seguintes regimes:

- I – execução direta;
- II – execução indireta, mediante:
 - a. empreitada por preço global;
 - b. empreitada por preço unitário;
 - c. administração contratada; e
 - d. tarefa.

Art. 9º As obras e serviços destinados aos mesmos fins terão projetos padronizados por tipos, categorias ou classes, exceto quando o projeto-padrão não atender às condições peculiares do local ou às exigências específicas do empreendimento.

Art. 10. Nos projetos básicos e projetos executivos serão considerados principalmente os seguintes requisitos:

- I – segurança;
- II – funcionalidade e adequação ao interesse público;
- III – preservação do meio ambiente natural e construído;
- IV – economia na execução, conservação e operação;
- V – possibilidade de emprego de mão-de-obra, materiais, matérias-primas e tecnologia existentes no local para execução, conservação e operação;
- VI – facilidade na execução, conservação e operação, sem prejuízo da durabilidade da obra ou do serviço;
- VII – adoção das normas técnicas adequadas.

Art. 11. A prestação de serviços de alimentação de cadeias, presídios, manicômios, hospitais, escolas e similares fica sujeita a normas regulamentares, específicas de cada Secretaria de Estado, observadas as peculiaridades locais e os seguintes requisitos:

- I – obediência aos princípios da licitação;
- II – preço por unidade de refeição;
- III – ajuste para fornecimento periódico, sujeito à revisão, de acordo com a legislação vigente, quando superior a 3 (três) meses;
- IV – cardápio padronizado e alimentação balanceada, sempre que possível, de acordo com os gêneros usuais na localidade;
- V – adoção de refeições industrializadas, onde houver instalações para sua manipulação, desde que adequadas a seus fins e vantajosas para a Administração.

Seção III

Dos Serviços Técnicos Profissionais Especializados

Art. 12. Para os fins desta Lei, considera-se serviços técnicos profissionais especializados os trabalhos relativos a:

- I – estudos técnicos, planejamentos, pesquisas e projetos básicos ou executivos;
- II – levantamentos técnicos, cadastrais e cartográficos;
- III – pareceres, perícias e avaliações em geral;
- IV – assessorias ou consultorias técnicas e auditorias financeiras;
- V – fiscalização, supervisão e gerenciamento de obras ou serviços;
- VI – patrocínio ou defesa de causas judiciais ou administrativas;
- VII – treinamento e aperfeiçoamento de pessoal; e
- VIII – serviços relativos à informática.

Art. 13. A elaboração de projetos poderá ser objeto de concurso com estipulação de prêmios, observado o disposto no § 2º deste artigo.

§ 1º A autoridade competente para contratar poderá constituir Comissão, permanente ou especial, para escolha de profissional ou empresa de notória especialização ou para a realização de concurso.

§ 2º A Administração só pagará ou premiará projeto, desde que o autor ceda os direitos patrimoniais a ele relativos e possa utilizá-los de acordo com o previsto no regulamento do concurso ou no ajuste para sua elaboração.

§ 3º Quando o projeto disser respeito à obra imaterial, de caráter tecnológico, insuscetível de privilégio, a cessão dos direitos incluirá o fornecimento de todos os dados, documentos e elementos de informação pertinentes à tecnologia de concepção, desenvolvimento, fixação em suporte físico de qualquer natureza e aplicação da obra.

Seção IV

Das Compras

Art. 14. Nenhuma compra será feita sem a adequada especificação de seu objeto e a indicação dos recursos financeiros para seu pagamento, sob pena de nulidade dos atos e de responsabilidade de quem lhes der causa.

Art. 15. As compras, sempre que possível e conveniente, deverão:

- I – atender ao princípio da padronização, que imponha compatibilidade de especificações técnicas e de desempenho, observadas, quando for o caso, as condições de manutenção e assistência técnica;
- II – ser processadas através de sistema de registro de preços, precedido de ampla pesquisa de mercado;
- III – submeter-se às condições de aquisição e pagamento semelhantes às do setor privado.

§ 1º Os preços registrados serão periodicamente publicados no Diário Oficial do Estado, para orientação da Administração.

§ 2º O sistema de registro de preços será regulamentado por decreto.

Art. 16. As compras de materiais e gêneros serão feitas pelas Secretarias de Estado, Autarquias ou pela Comissão Central de Compras do Estado, na forma a ser disciplinada em decreto.

Art. 17. As compras de materiais sujeitos ao controle do Ministério do Exército, destinados à Polícia Militar do Estado, serão realizadas pelo órgão competente da Corporação.

Art. 18. As compras de gêneros alimentícios perecíveis, em localidades dotadas de centro de abastecimento, poderão ser realizadas com base no preço do dia na forma estabelecida em regulamento.

Art. 19. Os impressos, mobiliários, máquinas e artigos de escritório para uso da Administração serão padronizados, quando possível.

Seção V

Das Alienações

Art. 20. A alienação de bens da Administração Centralizada ou Autárquica, subordinada à existência de interesse público devidamente justificado, será sempre precedida de avaliação e obedecerá às seguintes normas:

- I – quando imóveis, dependerá de autorização legislativa, avaliação prévia e concorrência, dispensada esta nos seguintes casos:
 - a. doação em pagamento;
 - b. doação;
 - c. permuta;
 - d. investidura;
- II – quando móveis, depender de avaliação prévia e de licitação, dispensada esta nos seguintes casos:
 - a. doação permitida exclusivamente para fins de interesse social, vedada a destinação a entidades ou instituições que não tenham sede e foro no Estado de São Paulo, bem como às Prefeituras de Municípios de outros Estados da Federação;
 - b. permuta;
 - c. venda de ações, que poderão ser negociadas em Bolsa, observada a legislação específica;
 - d. venda de outros títulos, na forma da legislação pertinente.

§ 1º A Administração, preferentemente à venda ou doação de bens imóveis, contratará concessão de direito real de uso, mediante prévia autorização legislativa e concorrência. A concorrência poderá ser dispensada quando o uso se destinar a concessionários de serviço

público, a entidades assistenciais, ou verificar-se relevante interesse público na concessão, devidamente justificado.

§ 2º Entende-se por investidura, para os fins desta Lei, a alienação aos proprietários de imóveis lindeiros, por preço nunca inferior ao da avaliação, de área remanescente ou resultante de obra pública, área esta que se torne inaproveitável isoladamente.

§ 3º A doação será efetuada mediante a apresentação, pela entidade beneficiada, dos documentos indicados em Regulamento.

§ 4º A doação com encargo poderá ser licitada e de seu instrumento constarão, obrigatoriamente, os encargos, prazo de seu cumprimento e cláusula de reversão, sob pena de nulidade do contrato.

Art. 21. Na concorrência para a venda de bens imóveis, a fase de habilitação limitar-se-á à comprovação do recolhimento de garantia nunca inferior a 10% (dez por cento) da avaliação.

Parágrafo único. Para a venda de bens imóveis avaliados, isolados, globalmente ou em lote, em quantia não superior a Cz\$ 44.726.000,00 (quarenta e quatro milhões e setecentos e vinte e seis mil cruzados), a Administração poderá permitir o leilão, corrigido o valor na forma do artigo 92 desta Lei.

Capítulo II Da Licitação

Seção I

Das Modalidades, Limites, Dispensa e Inexigibilidade

Art. 22. São modalidades de licitação:

- I – concorrência, em que se admite a participação de quaisquer interessados, que satisfaçam as condições do edital, publicado resumidamente por 3 (três) dias consecutivos no Diário Oficial do Estado e uma ou mais vezes em jornal diário da Capital do Estado, indicando o local onde os interessados obterão o texto integral e todas as informações necessárias, sempre convocados com a antecedência mínima de 30 (trinta) dias corridos. A Administração, ainda, conforme o vulto da concorrência poderá utilizar-se de outros meios de divulgação;
- II – tomada de preços, entre interessados previamente cadastrados, obedecida a necessária qualificação, convocados com antecedência mínima de 15 (quinze) dias corridos, por edital resumido publicado por uma vez no Diário Oficial do Estado e afixado em lugar acessível aos licitantes, feita comunicação às entidades de classe que os representam;
- III – convite, entre pelo menos 3 (três) interessados do ramo pertinente ao objeto da licitação, cadastrados ou não, convocados por escrito pela Administração, com antecedência mínima de 3 (três) dias úteis;
- IV – concurso, destinado à escolha de trabalho técnico ou artístico, mediante a instituição de prêmio aos vencedores, do qual poderão participar quaisquer interessados, convocados com antecedência mínima de 30 (trinta) dias corridos, por edital resumido, publicado no Diário Oficial;
- V – leilão, destinado à venda de bens inservíveis para a Administração, ou de produtos legalmente apreendidos, a quem oferecer maior lance, igual ou superior ao valor da avaliação. A convocação será feita com antecedência mínima de 15 (quinze) dias corridos por edital resumido, publicado no Diário Oficial e em jornal diário local.

§ 1º A concorrência é a modalidade de licitação cabível na compra ou alienação de bens imóveis e nas concessões de direito real de uso, de serviço ou de obra pública, bem como nas licitações internacionais, qualquer que seja o valor de seu objeto.

§ 2º Nos casos em que couber convite, a Administração poderá utilizar a tomada de preços e, em qualquer caso, a concorrência.

§ 3º Os editais e convites serão expedidos pelo órgão incumbido da licitação e enviados diretamente à imprensa e aos interessados, conforme o caso.

Art. 23. As modalidades de licitação, a que se referem os incisos I a III do artigo anterior, serão determinadas em função dos seguintes limites, tendo em vista o valor estimado da contratação:

- I – para obras e serviços de engenharia:
 - a. concorrência – acima de Cz\$ 134.178.000,00;
 - b. tomada de preços – até Cz\$ 134.178.000,00;
 - c. convite – até Cz\$ 13.417.000,00.
- II – para compras e serviços não especificados no inciso anterior:
 - a. concorrência – acima de Cz\$ 89.452.000,00;
 - b. tomada de preços – até Cz\$ 89.452.000,00;
 - c. convite – até Cz\$ 3.130.000,00.

Art. 24. É dispensável a licitação:

- I – para obras e serviços de engenharia até Cz\$ 894.000,00;
- II – para outros serviços e compras até Cz\$ 134.000,00 e para alienações, nos casos previstos nesta Lei;
- III – nos casos de guerra, grave perturbação da ordem ou calamidade pública;
- IV – nos casos de emergência, quando caracterizada a urgência de atendimento de situação que possa ocasionar prejuízo ou comprometer a segurança de pessoas, obras, serviços, equipamentos e outros bens, públicos ou particulares;
- V – quando houver comprovada necessidade e conveniência administrativa na contratação direta, para complementação de obra, serviço ou fornecimento anterior, observado o limite previsto no § 1º do artigo 62;
- VI – quando não acudirem interessados à licitação, e esta não puder ser repetida sem prejuízo para a Administração, mantidas neste caso as condições preestabelecidas;
- VII – quando a operação envolver concessionário de serviço público e o objeto do contrato seja pertinente ao da concessão;
- VIII – quando as propostas apresentadas consignarem preços manifestamente superiores aos praticados no mercado ou forem incompatíveis com os fixados pelos órgãos estatais incumbidos do controle oficial de preços, casos em que, observado o parágrafo único do artigo 43, será admitida a adjudicação direta dos bens ou serviços, por valor não superior ao constante do registro de preços;
- IX – quando a operação envolver exclusivamente pessoas jurídicas de direito público interno, ou entidades paraestatais ou, ainda, aquelas sujeitas ao seu controle majoritário, exceto se houver empresas privadas que possam prestar ou fornecer os mesmos bens ou serviços, hipóteses em que todas ficarão sujeitas à licitação;
- X – para a aquisição de materiais, equipamentos ou gêneros padronizados ou uniformizados, por órgão oficial, quando não for possível estabelecer critério objetivo para o julgamento das propostas.

Parágrafo único. Não se aplica a exceção prevista no final do inciso IX deste artigo, no caso de fornecimento de bens ou prestação de serviços à própria Administração, por órgãos que a integrem, ou entidades paraestatais, criadas para esse fim específico, bem assim no caso de fornecimento de bens e serviços sujeitos a preço fixo ou tarifa, estipulados pelo Poder Público.

Art. 25. É inexigível a licitação quando houver inviabilidade de competição, em especial:

- I – para aquisição de materiais, equipamentos, gêneros ou serviços que só possam ser fornecidos ou prestados por produtor, empresa ou representante comercial exclusivo, vedada a preferência de marca;
- II – para a contratação de serviços técnicos enumerados no artigo 12, de natureza singular, com profissionais ou empresas de notória especialização;

- III – para a contratação de profissional de qualquer setor artístico, diretamente ou através de empresário, desde que consagrado pela crítica especializada ou pela opinião pública;
- IV – para compra ou locação de imóvel destinado ao serviço público, cujas necessidades de instalação ou localização condicionem a sua escolha;
- V – para aquisição ou restauração de obras de arte e objetos históricos, de autenticidade certificada, desde que compatíveis ou inerentes às finalidades do órgão ou entidade.

§ 1º Considera-se de notória especialização o profissional ou a empresa cujo conceito no campo de sua especialidade decorrente de desempenho anterior, estudos, experiências, publicações, organização, aparelhamento, equipe técnica, ou de outros requisitos relacionados com suas atividades, permita inferir que o seu trabalho será o mais adequado à plena satisfação do objeto do contrato.

§ 2º É vedada a licitação quando houver possibilidade de comprometimento da segurança nacional, observada a disposição pertinente da lei federal.

§ 3º Ocorrida a rescisão prevista no artigo 76, é permitida a contratação de remanescentes da obra, serviço ou fornecimento, desde que atendida a ordem de classificação e aceitas as mesmas condições oferecidas pelo vencedor, inclusive quanto ao preço devidamente corrigido.

Art. 26. As dispensas previstas nos incisos III a X, do artigo 24, a situação de inexigibilidade referida nos incisos I, II e III do artigo 25, necessariamente justificadas, e o parcelamento previsto no § 1º, do artigo 6º, deverão ser comunicados por escrito, dentro de 5 (cinco) dias úteis, à autoridade superior, para ratificação, em igual prazo, como condição de eficácia dos atos.

Seção II

Da Habilitação

Art. 27. Para a habilitação nas licitações, exigir-se-á dos interessados, exclusivamente, documentação relativa a:

- I – personalidade jurídica;
- II – capacidade técnica;
- III – idoneidade financeira;
- IV – regularidade fiscal;
- V – cumprimento, pelos interessados na realização de obras, serviços ou vendas para o Estado, dos encargos previdenciários, nas normas relativas à saúde e à segurança no trabalho de seus empregados.

§ 1º A documentação relativa à personalidade jurídica, conforme o caso, consistirá em:

1. cédula de identidade;
2. registro comercial, no caso de empresa individual;
3. ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor, devidamente registrados, em se tratando de sociedades comerciais, e, no caso de sociedades por ações, acompanhados da ata regularmente arquivada da assembléia da última eleição da Diretoria;
4. inscrição do ato constitutivo, no caso de sociedades civis, acompanhada de prova de Diretoria em exercício;
5. decreto de autorização, devidamente arquivado, em se tratando de empresa ou sociedade estrangeira em funcionamento no País.

§ 2º A documentação relativa à capacidade técnica, conforme o caso, consistirá em:

1. registro ou inscrição na entidade profissional competente;
2. atestados de desempenho anterior de atividade pertinente e compatível, em quantidades e prazos, com o objeto da licitação, fornecidos por pessoas de direito público ou privado, indicando local, natureza, volume, quantidade, prazo e outros dados característicos da obra, serviço ou fornecimento;

3. indicação das instalações e do aparelhamento técnico adequado e disponível para a realização do objeto da licitação;
4. relação da equipe técnica e administrativa da empresa, acompanhada do respectivo currículo;
5. prova de atendimento de requisitos previstos em lei especial, quando for o caso.

§ 3º A documentação relativa à idoneidade financeira, conforme o caso, consistirá em:

1. demonstrações contábeis do último exercício que comprovem a boa situação financeira da empresa;
2. certidão negativa de pedido de falência ou concordata, ou execução patrimonial, expedida pelo distribuidor da sede da pessoa jurídica ou domicílio da pessoa física.

§ 4º A documentação relativa à regularidade fiscal, conforme o caso, consistirá em:

1. prova de inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas – CPF ou no Cadastro Geral de Contribuintes – CGC;
2. prova de quitação de tributos com a Fazenda Federal, Estadual e Municipal.

§ 5º A documentação relativa ao cumprimento dos encargos previdenciários consistirá em:

1. prova de situação regular perante o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS;
2. prova de situação regular perante o Programa de Integração Social – PIS;
3. prova de situação regular perante o Instituto de Administração Financeira da Previdência e Assistência Social – IAPAS.

§ 6º As empresas estrangeiras que não funcionem no País comprovarão as exigências dos parágrafos anteriores mediante documentos equivalentes, autenticados pelos respectivos Consulados e traduzidos por tradutor juramentado.

§ 7º Nas concorrências internacionais, para obras e serviços, as empresas estrangeiras que não funcionem no País deverão consorciar-se com empresas nacionais ou terem representação legal no Brasil, com poderes expressos para receber citação e responder administrativa ou judicialmente, hipótese em que será exigido, ainda, um índice de nacionalização do objeto do contrato, de percentual a critério da autoridade contratante.

§ 8º Os documentos referidos nos parágrafos anteriores poderão ser apresentados em original, por qualquer processo de cópia autenticada, ou publicação em órgão da imprensa oficial.

§ 9º A documentação de que trata este artigo poderá ser dispensada nos casos de convite.

§ 10. O certificado de registro cadastral, a que se refere o § 1º, do artigo 33, desta Lei, substitui os documentos enumerados neste artigo, obriga a parte a declarar, sob as penalidades cabíveis, a superveniência de fato impeditivo da habilitação.

§ 11. Havendo interesse público, empresas em regime de concordata poderão participar da licitação para compra de entrega imediata.

§ 12. Não se exigirá prestação de garantia para a habilitação de que trata esse artigo, nem prévio recolhimento de taxas ou emolumentos, salvo os referentes a fornecimento do edital, quando solicitado, com os seus elementos constitutivos.

Art. 28. Nas compras para entrega futura, obras e serviços de grande vulto ou complexidade, a Administração poderá estabelecer, no instrumento convocatório da licitação, exigência de capital mínimo registrado e realizado, ou de patrimônio líquido mínimo, como dado objetivo de comprovação da idoneidade financeira das empresas licitantes e para efeito de garantia do adimplemento do contrato a ser posteriormente celebrado.

§ 1º O Poder Executivo definirá, em ato próprio, o grau de complexidade e o volume da operação a que se refere este artigo, bem assim os limites máximos exigíveis, a fim de que não se frustrate a competitividade do procedimento licitatório.

§ 2º O capital mínimo ou o valor do patrimônio líquido, a que se refere o *caput* deste artigo, não poderá exceder a 100% (cem por cento) do valor estimado da contratação.

§ 3º Em cada licitação poderá ser exigida, ainda, a relação de compromissos assumidos pelo interessado, que importem diminuição de capacidade operativa ou absorção de disponibilidade financeira.

Art. 29. Quando permitida na licitação a participação de empresas em consórcio, observar-se-ão as seguintes normas:

- I – comprovação do compromisso público, ou particular, de constituição de consórcio, subscrito pelos consorciados;
- II – indicação da empresa responsável pelo consórcio, que deverá atender às condições de lideranças obrigatoriamente fixadas no edital;
- III – apresentação dos documentos exigidos no artigo 27, por parte de cada consorciada;
- IV – impedimento de participação de empresa consorciada na mesma licitação, através de mais de um consórcio ou isoladamente.

§ 1º No consórcio de empresas nacionais e estrangeiras a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa nacional, observado o disposto no inciso II deste artigo.

§ 2º O licitante vencedor fica obrigado a promover, antes da celebração do contrato, a constituição e registro do consórcio nos termos do compromisso referido no inciso I deste artigo.

Art. 30. O sistema instituído por esta Lei não impede a pré-qualificação de licitantes nas concorrências de grande vulto e alta complexidade técnica.

Parágrafo único. A utilização do sistema previsto neste artigo, por parte dos órgãos ou entidades da Administração Estadual, está subordinada aos critérios fixados em regulamento próprio, pelo Poder Executivo.

Seção III **Dos Registros Cadastrais**

Art. 31. Para os fins desta Lei, os órgãos da Administração Centralizada e as autarquias que realizem freqüentemente licitações manterão registros cadastrais para efeito de habilitação, atualizados pelo menos 1 (uma) vez por ano.

Parágrafo único. É facultada a utilização de registros cadastrais de outros órgãos ou entidades estaduais.

Art. 32. Ao requerer inscrição no cadastro, o interessado fornecerá os elementos necessários à satisfação das exigências do artigo 27.

Art. 33. Os inscritos serão classificados por categorias, tendo-se em vista sua especialização, subdivididos em grupos, segundo a capacidade técnica e financeira, avaliada pelos elementos constantes da documentação relacionada no artigo 27.

§ 1º Aos inscritos será fornecido certificado, renovável sempre que se atualizar o registro.

§ 2º A atuação do licitante no cumprimento de obrigações assumidas será anotada no respectivo registro cadastral.

Art. 34. A qualquer tempo poderá ser alterado, suspenso ou cancelado o registro do inscrito que deixar de satisfazer às exigências do artigo 27 desta Lei, ou as estabelecidas para a classificação cadastral.

Seção IV **Do Procedimento e Julgamento**

Art. 35. O procedimento da licitação será iniciado com a abertura de processo administrativo, devidamente autuado, protocolado e numerado, contendo a autorização respectiva e a indicação sucinta de seu objeto, a ele juntados oportunamente:

- I – edital ou convite e respectivos anexos, quando for o caso;
- II – comprovante das publicações do edital resumido, da comunicação às entidades de classe ou da entrega do convite;

- III – ato de designação da Comissão Julgadora ou do responsável pelo convite;
- IV – documentação destinada à habilitação e original das propostas;
- V – atas, relatórios e deliberação da Comissão Julgadora;
- VI – pareceres técnicos ou jurídicos emitidos sobre a licitação;
- VII – julgamento, com classificação das propostas e adjudicação do objeto da licitação;
- VIII – homologação do procedimento licitatório pela autoridade superior;
- IX – recursos eventualmente apresentados pelos interessados e respectivas manifestações e decisões;
- X – despacho de anulação ou de revogação da licitação quando for o caso;
- XI – termo de contrato ou instrumento equivalente, conforme o caso;
- XII – outros comprovantes de publicações;
- XIII – demais documentos relativos à licitação.

Parágrafo único. As minutas dos editais de licitação, bem como dos contratos, acordos, convênios ou ajustes devem ser previamente examinados pelo órgão jurídico competente.

Art. 36. O edital conterá, no preâmbulo, o número de ordem em série anual, o nome da repartição interessada, a finalidade da licitação, a menção de que será regida por esta Lei, o local, dia e hora para recebimento da documentação e proposta, bem como para início da abertura dos envelopes, e indicará o seguinte:

- I – objeto e tipo da licitação, em descrição sucinta e clara;
- II – prazo e condições de execução e de entrega do objeto da licitação;
- III – prestação de garantia, quando exigida, e sanções para o caso de inadimplemento;
- IV – condições de pagamento, e, quando for o caso, de reajustamento de preços;
- V – condições de recebimento do objeto da licitação;
- VI – condições para participação na licitação e forma de apresentação das propostas;
- VII – critério para o julgamento;
- VIII – local e horário em que serão fornecidos elementos, informações e esclarecimentos relativos à licitação;
- IX – outras indicações específicas ou peculiares da licitação.

§ 1º O original do edital deverá ser datado e assinado pela autoridade que o expedir, permanecendo no processo da licitação, dele extraindo-se as cópias integrais ou resumidas, para sua divulgação.

§ 2º O convite deverá atender, no que couber, ao disposto neste artigo.

Art. 37. A realização da licitação deverá observar um prazo mínimo, a contar da primeira ou única publicação do edital, que será de 30 (trinta) dias corridos para a concorrência e concurso, de 15 (quinze) dias corridos para a tomada de preços e leilão e de 3 (três) dias úteis para o convite.

Art. 38. A Administração não pode descumprir as normas e condições do edital, a que se acha estritamente vinculada.

§ 1º Decairá do direito de impugnar, perante a Administração, os termos do edital de licitação aquele que, tendo-o aceito sem objeção, venha a apontar, depois do julgamento, falhas ou irregularidades que o viciariam, hipótese em que tal impugnação não terá efeito de recurso.

§ 2º A inabilitação do licitante importa preclusão do seu direito de participar das fases subsequentes.

Art. 39. Nas concorrências de âmbito internacional, o edital deverá ajustar-se às diretrizes da política monetária, do comércio exterior, e atender às exigências dos órgãos federais competentes.

Art. 40. A concorrência será processada e julgada com observância do seguinte procedimento:

- I – abertura dos envelopes-documentação e sua apreciação;

- II – devolução dos envelopes-proposta, fechados, aos concorrentes inabilitados, desde que não tenha havido recurso ou após sua denegação;
- III – abertura dos envelopes-proposta dos concorrentes habilitados, desde que transcorrido o prazo sem interposição de recurso, ou tenha havido desistência expressa, ou após o julgamento dos recursos interpostos;
- IV – julgamento, com classificação das propostas e adjudicação do objeto da concorrência ao vencedor, publicada resumidamente no Diário Oficial do Estado;
- V – homologação, anulação ou revogação do procedimento licitatório, conforme o caso, com a convocação do vencedor, na primeira hipótese, para assinatura do contrato, publicada resumidamente no Diário Oficial do Estado.

§ 1º A abertura dos envelopes-documentação e proposta será realizada sempre em ato público previamente designado, do qual se lavrará ata circunstanciada assinada pelos licitantes presentes, facultativamente, e pela Comissão Julgadora.

§ 2º Todos os documentos e envelopes-proposta serão rubricados pelos licitantes presentes e pela Comissão Julgadora.

§ 3º É facultado à Comissão ou autoridade superior, em qualquer fase da concorrência, promover diligência destinada a esclarecer ou complementar a instrução do processo.

§ 4º O disposto neste artigo aplica-se, no que couber, ao concurso, ao leilão, à tomada de preços e ao convite, dispensada, quanto a este último, a publicação no Diário Oficial do Estado.

§ 5º Ultrapassada a fase de habilitação, a que se referem os incisos I e II, e abertas as propostas, de que trata o inciso III, não mais cabe desclassificá-las por motivo relacionado com a capacidade jurídica, capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade fiscal, salvo em razão de fatos supervenientes, ou só conhecidos após o julgamento.

Art. 41. No julgamento das propostas levar-se-ão em conta, conforme o caso, no interesse do serviço público, as condições de:

- I – qualidade;
- II – rendimento;
- III – preço;
- IV – pagamento;
- V – prazos;
- VI – outras previstas no edital ou no convite.

§ 1º No exame do preço serão consideradas todas as circunstâncias de que resulte vantagem para a Administração.

§ 2º Será obrigatória a justificação escrita da Comissão Julgadora ou do responsável pelo convite, sempre que não for escolhida a proposta de menor preço.

§ 3º Não se poderá levar em conta qualquer oferta de vantagem não prevista no edital ou no convite, nem preço ou vantagem baseados nas ofertas dos demais licitantes.

§ 4º Não se admitirá proposta que apresente preços unitários simbólicos, irrisórias ou de valor 0 (zero), ainda que o ato convocatório da licitação não tenha estabelecido limites mínimos.

Art. 42. O julgamento das propostas será objetivo, devendo a Comissão Julgadora, ou o responsável pelo convite realizá-lo em conformidade com os tipos de licitação, os critérios previamente estabelecidos no ato convocatório e de acordo com os fatores exclusivamente nele referidos.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, constituem tipos de licitação:

1. a de menor preço;
2. a de melhor técnica;
3. a de técnica e preço;
4. a de preço-base, em que a Administração fixa um valor inicial e estabelece, em função dele, limites mínimo e máximo de preços, especificados no ato convocatório.

Art. 43. Serão desclassificadas:

- I – as propostas que não atendam às exigências do edital ou convite;
- II – as propostas manifestamente inexecutáveis.

Parágrafo único. Quando todas as propostas forem desclassificadas, a Administração poderá fixar aos licitantes o prazo de 8 (oito) dias úteis para apresentação de outras escoimadas das causas referidas neste artigo.

Art. 44. A Administração poderá revogar a licitação por interesse público, devendo anulá-la por ilegalidade, sempre em decisão fundamentada, de ofício ou mediante provocação.

§ 1º A anulação do procedimento licitatório, por motivo de ilegalidade, não gera obrigação de indenizar, ressalvado o disposto do parágrafo único do artigo 54.

§ 2º A revogação do procedimento licitatório, por interesse público, impõe à Administração a obrigação de indenizar somente as despesas havidas pelo licitante para participar do certame.

§ 3º A licitação será revogada, sem direito a qualquer indenização, quando as propostas apresentadas consignarem preços manifestamente superiores aos praticados no mercado.

§ 4º A nulidade do procedimento licitatório induz à do contrato.

Art. 45. A Administração não poderá celebrar o contrato, sob pena de nulidade, com preterição da ordem de classificação das propostas ou com terceiros estranhos ao procedimento licitatório.

Art. 46. A habilitação preliminar, a inscrição em registro cadastral, sua alteração ou cancelamento, e as modalidades de licitação serão julgadas por comissão, permanente ou especial, de no mínimo 3 (três) membros.

§ 1º No caso de convite, a Comissão Julgadora poderá ser substituída por servidor designado pela autoridade competente.

§ 2º A Comissão para julgamento dos pedidos de inscrição em registro cadastral, sua alteração ou cancelamento, será integrada por profissionais legalmente habilitados no caso de obras, serviços ou aquisição de equipamentos.

§ 3º Enquanto não nomeada a Comissão Julgadora, incumbirá à autoridade que expediu o edital prestar os esclarecimentos que forem solicitados.

§ 4º A investidura dos membros das Comissões Permanentes não excederá a 2 (dois) anos, vedada a recondução para a mesma Comissão, no período subsequente.

Art. 47. O Concurso, a que se refere o artigo 13, deve ser precedido de Regulamento próprio a ser obtido pelos interessados no local indicado no edital.

§ 1º O Regulamento deverá indicar:

1. a qualificação exigida dos participantes;
2. as diretrizes e a forma de apresentação do trabalho;
3. as condições de realização do concurso e os prêmios a serem concedidos.

Art. 48. O leilão, a que se refere o parágrafo único do artigo 21, pode ser cometido a leiloeiro oficial ou a servidor designado pela Administração, procedendo-se na forma da legislação pertinente.

§ 1º Todo bem a ser leiloado será previamente avaliado pela Administração para base do preço inicial de venda.

§ 2º Os bens arrematados serão pagos à vista, ou no percentual estabelecido no edital, e imediatamente entregues ao arrematante, após a assinatura da respectiva ata lavrada no local do leilão.

§ 3º O edital de leilão deve ser amplamente divulgado, principalmente no município em que se vai realizar.

Capítulo III Dos Contratos

Seção I Disposições Preliminares

Art. 49. Os contratos administrativos de que trata esta Lei regulam-se pelas cláusulas e pelos preceitos de direito público, aplicando-se-lhes, supletivamente as disposições de direito privado.

§ 1º 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 da proposta a que se vinculam.

§ 2º Os contratos que inexijam ou dispensem licitação devem atender aos termos do ato que os autorizou e da proposta, quando for o caso.

Art. 50. São cláusulas necessárias em todo contrato as que estabeleçam:

- I – o objeto de seus elementos característicos;
- II – o regime de execução ou a forma de fornecimento;
- III – o preço e as condições de pagamento e, quando for o caso, os critérios de reajustamento;
- IV – os prazos de início, de etapas de execução, de conclusão, de entrega, de observação e de recebimento definitivo, conforme o caso;
- V – o valor e os recursos para atender às despesas;
- VI – as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;
- VII – as responsabilidades das partes, penalidades e valor das multas;
- VIII – os casos de rescisão;
- IX – o reconhecimento dos direitos da Administração, em caso de rescisão administrativa, previstos no artigo 78;
- X – as condições de importação, a data e a taxa de câmbio para conversão, quando for o caso.

Parágrafo único. Nos contratos com pessoas físicas ou jurídicas domiciliadas no estrangeiro deverá constar, também, cláusula que declare competente o foro da Capital do Estado para dirimir qualquer questão contratual.

Art. 51. A critério da autoridade competente, em cada caso poderá ser exigida prestação de garantia para as contratações de obras, serviços e compras.

§ 1º Caberá ao contratado optar por uma das seguintes modalidades:

1. caução em dinheiro, em títulos da dívida pública do Estado ou fidejussória;
2. fiança bancária;
3. seguro-garantia.

§ 2º As garantias a que se referem os itens 1 e 2 do parágrafo anterior, quando exigidas, não excederão de 5% (cinco por cento) do valor do contrato.

§ 3º A garantia prestada pelo contratado será liberada ou restituída após a execução do contrato, ou, facultativamente, na proporção de seu cumprimento.

§ 4º Nos casos de contrato, que importe entrega de bens pela Administração, dos quais o contratado ficará depositário, a garantia deverá corresponder ao valor desses bens, independentemente do limite referido no § 2º.

Art. 52. Os contratos regidos por esta Lei não podem ter vigência superior a 5 (cinco) anos, contados da data da assinatura do respectivo instrumento.

§ 1º Os prazos de início, de etapas de execução, de conclusão e de entrega, admitem prorrogação a critério da Administração, mantidas as demais cláusulas do contrato, desde que ocorra algum dos seguintes motivos:

1. alteração do projeto ou especificações, pela Administração;
2. superveniência de fato excepcional e imprevisível, estranho à vontade das partes, que altere fundamentalmente as condições de execução do contrato;
3. interrupção da execução do contrato ou diminuição do ritmo de trabalho, por ordem e no interesse da Administração;
4. aumento das quantidades inicialmente previstas no contrato, nos limites permitidos por esta Lei (§ 1º do artigo 62);
5. impedimento de execução do contrato, por fato ou ato de terceiro, reconhecido pela Administração em documento contemporâneo à sua ocorrência;
6. omissão ou atraso de providências a cargo da Administração, do qual resulte diretamente impedimento ou retardamento na execução do contrato.

§ 2º Toda a prorrogação de prazo deverá ser justificada por escrito e previamente autorizada pela autoridade competente.

§ 3º O limite de 5 (cinco) anos, a que se refere este artigo, não se aplica aos contratos de concessão de direito real de uso, concessão de obra pública ou de serviço público, bem assim aos de locação de bem imóvel para o serviço público.

Art. 53. O regime jurídico dos contratos administrativos, instituído por esta Lei, confere à Administração, em relação a eles, a prerrogativa de:

- I – modificá-los, unilateralmente, para melhor adequação às finalidades de interesse público;
- II – extingui-los, unilateralmente, nos casos especificados no inciso I do artigo 77;
- III – fiscalizar-lhes a execução;
- IV – aplicar sanções previstas nesta Lei.

Art. 54. A declaração de nulidade do contrato administrativo opera com retroação, impedindo os efeitos jurídicos que ele, ordinariamente, deveria produzir, além de desconstituir os já produzidos.

Parágrafo único. A nulidade não exonera a Administração do dever de indenizar o contratado, pelo que este houver executado até a data em que ela for declarada, contanto que não lhe seja imputável, promovendo-se a responsabilidade de quem lhe deu causa.

Seção II

Da Formalização dos Contratos

Art. 55. Os contratos e seus aditamentos serão lavrados nas repartições interessadas, sob a forma de termo, em livro próprio ou no processo da respectiva licitação ou da inexigibilidade ou dispensa, salvo os relativos a direitos reais sobre móveis, que se formalizam por escritura pública.

Parágrafo único. É nulo e de nenhum efeito o contrato verbal com a Administração, salvo o de pequenas compras de pronto pagamento.

Art. 56. É vedado atribuir efeitos financeiros retroativos aos contratos regidos por esta Lei, bem assim às suas alterações, sob pena de invalidade do ato e responsabilidade de quem lhe deu causa.

Art. 57. Todo contrato deve mencionar, no preâmbulo, os nomes das partes e seus representantes, a finalidade, o ato que autorizou a sua lavratura, o número do processo da licitação, da inexigibilidade ou da dispensa, a sujeição às normas desta Lei e às cláusulas contratuais.

Art. 58. O termo de contrato é obrigatório no caso de concorrência e nos em que o valor da avença exceder a Cz\$ 17.890.000,00 (dezessete milhões, oitocentos e noventa mil cruzados) e facultativamente nos demais, em que a Administração poderá substituí-lo por outros instrumentos hábeis, tais como: carta-contrato, nota de empenho de despesa, autorização de compra ou ordem de execução de serviços.

§ 1º Será fornecida aos interessados, sempre que possível, a minuta do futuro contrato.

§ 2º Os casos de carta-contrato, nota de empenho de despesa, autorização de compra, ordem de execução de serviço, ou outros instrumentos hábeis, aplica-se, no que couber, o disposto no artigo 50.

§ 3º É dispensável o termo de contrato e facultada a substituição prevista neste artigo, a critério da Administração e independentemente de seu valor, nas hipóteses de compras com entrega imediata e integral dos bens adquiridos, das quais não resultem obrigações futuras, inclusive assistência técnica.

Art. 59. É permitido a qualquer licitante o conhecimento dos termos do contrato celebrado e a qualquer interessado a obtenção de cópia autenticada, mediante o pagamento dos emolumentos devidos.

Art. 60. O termo de contrato e demais instrumentos hábeis, bem como seus eventuais aditamentos, serão publicados no Diário Oficial do Estado, na íntegra ou extrato, dentro de 20 (vinte) dias, contados da assinatura.

Art. 61. A Administração convocará regularmente o interessado para assinar o termo de contrato, aceitar ou retirar o instrumento equivalente, dentro do prazo e condições estabelecidos, sob pena de decair ele do direito à contratação, sem prejuízo das sanções previstas no artigo 81.

§ 1º O prazo de convocação poderá ser prorrogado, uma vez, por igual período, quando solicitado durante o seu transcurso pela parte, e desde que ocorra justo motivo.

§ 2º É facultado à Administração, quando o convocado não assinar o termo de contrato, não aceitar ou não retirar o instrumento equivalente, no prazo e condições estabelecidos, convocar licitantes remanescentes, na ordem de classificação para fazê-lo em igual prazo e as mesmas condições propostas pelo primeiro classificado, inclusive quanto aos preços, ou revogar a licitação, independentemente da cominação prevista no artigo 79.

§ 3º Decorridos 60 (sessenta) dias da data da abertura das propostas sem convocação para a contratação, ficam os licitantes liberados dos compromissos assumidos, salvo se a validade das propostas ultrapassar esse prazo.

Seção III **Da Alteração dos Contratos**

Art. 62. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados nos seguintes casos:

- I – unilateralmente, pela Administração:
 - a. quando houver modificação do projeto ou das especificações, para melhor adequação técnica aos seus objetivos;
 - b. quando necessária a modificação do valor contratual em decorrência de acréscimo ou diminuição quantitativa de seu objeto, nos limites permitidos por esta Lei.
- II – bilateralmente, por mútuo acordo das partes:
 - a. quando necessária a modificação do regime de execução ou do modo de fornecimento, em face de verificação técnica da inaplicabilidade nos termos contratuais originários;
 - b. quando necessária a modificação da forma de pagamento, por imposição de circunstâncias supervenientes, mantido o valor inicial;
 - c. quando conveniente a substituição da garantia de execução;
 - d. para restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§ 1º O contratante fica obrigado a aceitar, nas mesmas condições contratuais, os acréscimos ou supressões que se fizerem nas obras, serviços ou compras, até 25% (vinte e cinco por cento) do valor inicial do contrato, e, no caso particular de reforma de obras ou equipamentos, até o limite de 50% (cinquenta por cento) para os seus acréscimos, excluída sempre desse cálculo a parcela de eventual reajustamento.

§ 2º Se no contrato não houverem sido contemplados preços unitários para obras ou serviços, esses serão fixados mediante acordo entre as partes, respeitados os limites estabelecidos no parágrafo anterior.

§ 3º No caso de supressão de obras ou serviços, se o contratado já houver adquirido os materiais e os houver depositado no local dos trabalhos, deverão eles ser pagos pela Administração pelos preços de aquisição regularmente comprovados.

§ 4º No caso de acréscimos de obras, serviços ou compras, os aditamentos contratuais não poderão ultrapassar os limites previstos no § 1º deste artigo.

§ 5º Quaisquer tributos ou encargos legais, criados, alterados ou extintos, após assinatura do contrato, de comprovada repercussão nos preços contratados, implicarão na revisão destes para mais ou para menos, conforme o caso.

§ 6º Em havendo alteração unilateral do contrato que aumente os encargos do contratado, a Administração deverá restabelecer, por aditamento, o equilíbrio econômico-financeiro inicial.

§ 7º Toda e qualquer alteração deverá ser justificada por escrito e previamente autorizada pela autoridade competente, devendo ser formalizada por termo de aditamento, que poderá ser único, lavrado no processo originário até o final da obra, serviço ou compra.

§ 8º No caso de reajustamento de preços, é facultada a substituição do termo de aditamento pela demonstração dos respectivos cálculos.

Seção IV

Da Execução dos Contratos

Art. 63. O contrato deverá ser executado fielmente pelas partes, de acordo com as cláusulas avençadas e as normas desta Lei, respondendo cada qual pelas conseqüências de sua inexecução total ou parcial.

Art. 64. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração, especialmente designado.

Parágrafo único. O representante da Administração anotará em registro próprio todas as ocorrências relacionadas com a execução do contrato, determinando o que for necessário à regularização das faltas ou defeitos observados. As decisões e providências que ultrapassem a sua competência deverão ser solicitadas a seus superiores, em tempo hábil para a adoção das medidas convenientes.

Art. 65. O contratado deverá manter no local da obra ou serviço, preposto, aceito pela Administração, para representá-lo na execução do contrato.

Art. 66. O contratado é obrigado a reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir, às suas expensas, no total ou em parte, o objeto do contrato em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes da execução ou de materiais empregados.

Art. 67. O contratado é responsável pelos danos causados diretamente à Administração ou a terceiros, decorrentes de culpa ou dolo na execução do contrato, não excluindo ou reduzindo essa responsabilidade a fiscalização ou o acompanhamento pelo órgão interessado.

Art. 68. O contratado é responsável pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais, resultantes da execução do contrato.

§ 1º A inadimplência do contratado, com referência aos encargos indicados neste artigo, não transfere à Administração Pública a responsabilidade de seu pagamento, nem poderá onerar o objeto do contrato ou restringir a regularização e o uso das obras e edificações, inclusive perante o Registro de Imóveis.

§ 2º A Administração poderá exigir, também, seguro para garantia de pessoas e bens, devendo essa exigência constar do edital da licitação ou do convite.

Art. 69. O contratado, na execução do ajuste, sem prejuízo das responsabilidades contratuais e legais, poderá subcontratar parte da obra, serviço ou fornecimento na forma do pactuado na cláusula própria ou, independentemente dessa previsão, nos limites fixados, caso a caso, pela Administração.

Art. 70. Executado o contrato, o seu objeto será recebido:

- I – em se tratando de obras e serviços:
 - a. provisoriamente, pelo responsável por seu acompanhamento e fiscalização, mediante termo circunstanciado, assinado pelas partes, dentro de 15 (quinze) dias corridos da comunicação escrita do contratado;
 - b. definitivamente, por servidor ou comissão designada pela autoridade competente, mediante termo circunstanciado, assinado pelas partes, após o decurso de prazo de observação, ou de vistoria que comprove a adequação do objeto aos termos contratuais, observado o disposto no artigo 72.
- II – em se tratando de compras:
 - a. provisoriamente, para efeito de posterior verificação da conformidade do material ou gênero com a especificação;
 - b. definitivamente, após a verificação da qualidade e quantidade do material ou gênero e conseqüente aceitação.

§ 1º Nos casos de aquisição de equipamentos de grande vulto, o recebimento far-se-á mediante termo circunstanciado e, nos demais, mediante recibo.

§ 2º O recebimento provisório ou definitivo não exclui a responsabilidade civil pela solidez e segurança da obra, nem a ética profissional, pela perfeita execução do contrato.

§ 3º O prazo a que se refere a alínea *b*, do inciso I, deste artigo, não poderá ser superior a 120 (cento e vinte) dias corridos, salvo em casos excepcionais, devidamente justificados e previstos no edital.

Art. 71. Poderá ser dispensado o recebimento provisório nos seguintes casos:

- I – gêneros perecíveis, alimentação preparada e outros materiais, a critério da Administração;
- II – serviços profissionais;
- III – obras e serviços de valor até Cz\$ 3.130.000,00, desde que não se componham de aparelhos, equipamentos e instalações sujeitos à verificação de funcionamento e produtividade.

Parágrafo único. No caso deste artigo, o recebimento será feito mediante recibo.

Art. 72. Salvo disposição em contrário, constante do edital, convite ou de ato normativo, os ensaios, testes e demais provas exigidas por normas técnicas oficiais, para boa execução do objeto do contrato, correm por conta do contratado.

Art. 73. A Administração rejeitará, no todo ou em parte, obra, serviço ou fornecimento, se em desacordo com o contrato.

Art. 74. A Administração deverá corrigir monetariamente, na forma da legislação aplicável, os pagamentos efetuados em desacordo com o prazo estabelecido em cláusula contratual própria, tornando-se passível de responsabilização aquele que der causa a atraso imotivado.

Seção V

Da Inexecução e da Rescisão dos Contratos

Art. 75. A inexecução total ou parcial do contrato enseja a sua rescisão, com as conseqüências contratuais e as previstas em lei.

Art. 76. Constituem motivo para rescisão do contrato:

- I – o não cumprimento de cláusulas contratuais, especificações, projetos ou prazos;
- II – o cumprimento irregular de cláusulas contratuais, especificações, projetos ou prazos;
- III – a lentidão no seu cumprimento, levando a Administração a presumir a não conclusão da obra ou do fornecimento, nos prazos estipulados;
- IV – o atraso injustificado no início da obra, serviço ou fornecimento;

- V – a paralisação da obra, do serviço ou do fornecimento sem justa causa e prévia comunicação à Administração;
- VI – a subcontratação total, a cessão ou transferência, total ou parcial, do objeto do contrato, bem como a fusão, cisão ou incorporação que afetem a boa execução deste;
- VII – a subcontratação parcial de seu objeto ou a associação do contratado com outrem, exceto se admitida no edital e no contrato, ou mediante prévia aprovação por escrito, da Administração;
- VIII – o desatendimento das determinações regulares da autoridade designada para acompanhar e fiscalizar a sua execução, assim como as de seus superiores;
- IX – o cometimento reiterado de faltas na sua execução anotado na forma do parágrafo único do artigo 64;
- X – a decretação de falência, o pedido de concordata ou a instauração de insolvência civil;
- XI – a dissolução da sociedade ou o falecimento do contratado;
- XII – a alteração social ou a modificação da finalidade ou da estrutura da empresa, que, a juízo da Administração, prejudique a execução do contrato;
- XIII – o protesto de títulos ou a emissão de cheques sem suficiente provisão, que caracterizem a insolvência do contratado;
- XIV – razões de interesse do serviço público;
- XV – a supressão, por parte da Administração, de obras, serviços ou compras, acarretando modificação do valor inicial do contrato, além dos limites permitidos nesta Lei (artigo 62, § 1º);
- XVI – a suspensão de sua execução, por ordem escrita da Administração, salvo em caso de calamidade pública, grave perturbação da ordem interna ou guerra;
- XVII – o atraso superior a 90 (noventa) dias dos pagamentos devidos pela Administração, decorrentes de obras, serviços ou fornecimento já recebidos, salvo em caso de calamidade pública, grave perturbação da ordem interna ou guerra;
- XVIII – a não liberação, por parte da Administração, de área, local ou objeto para a execução de obras, serviço ou fornecimento, nos prazos contratuais;
- XIX – a ocorrência de caso fortuito ou de força maior, regularmente comprovada, impeditiva da execução do contrato;
- XX – o não cumprimento das normas relativas à saúde e à segurança no trabalho dos empregados da empresa contratada, previstos na legislação federal, estadual ou municipal ou de dispositivos relativos à matéria constantes de acordo, convenção ou síndio coletivo.

Art. 77. A rescisão do contrato poderá ser:

- I – determinada por ato unilateral e escrito da Administração, nos casos enumerados nos incisos I a XIII do artigo anterior;
- II – amigável, por acordo entre as partes, reduzido a termo no processo de licitação;
- III – judicial, nos termos da legislação processual.

§ 1º A rescisão administrativa ou amigável deverá ser precedida de autorização escrita e fundamentada da autoridade competente.

§ 2º Nos casos dos incisos XIV a XVIII do artigo anterior, será o contratado ressarcido dos prejuízos regularmente comprovados que houver sofrido, inclusive o pagamento do custo da desmobilização tendo, ainda direito a:

- 1 – devolução da garantia;
- 2 – pagamentos devidos pela execução do contrato até a data da rescisão.

Art. 78. A rescisão de que trata o inciso I do artigo anterior acarreta as seguintes consequências, sem prejuízo das sanções previstas nesta Lei:

- I – assunção imediata do objeto do contrato, no estado e local em que se encontrar, por ato próprio da Administração;
- II – ocupação e utilização do local, instalações, equipamentos, material e pessoal empregados na execução do contrato, necessários à sua continuidade, a serem devolvidos ou ressarcidos posteriormente mediante avaliação;
- III – perda ou execução da garantia contratual, para ressarcimento dos prejuízos causados à Administração;
- IV – retenção dos créditos decorrentes do contrato, até o limite dos prejuízos causados à Administração.

§ 1º A aplicação das medidas previstas nos incisos I e II fica a critério da Administração, que poderá dar continuidade à obra ou serviço por execução direta ou indireta.

§ 2º É permitido à Administração, no caso de concordata do contratado, manter o contrato, assumindo o controle das atividades necessárias à sua execução.

§ 3º Nas hipóteses do inciso II deste artigo o ato deverá ser precedido de autorização expressa do Secretário de Estado competente.

Capítulo IV Das Penalidades

Art. 79. A recusa injusta do adjudicatário em assinar o contrato, aceitar ou retirar o instrumento equivalente dentro do prazo estabelecido pela Administração, caracteriza o descumprimento total da obrigação assumida, sujeitando-o à multa prevista no instrumento convocatório.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica aos licitantes convocados nos termos dos artigos 25, § 3º e 61, § 2º, que não aceitarem a contratação nas mesmas condições propostas pelo primeiro adjudicatário, inclusive quanto a prazo e preço.

Art. 80. O atraso injustificado na execução do contrato sujeitará o contratado à multa de mora, fixada na forma prevista no instrumento convocatório ou no contrato.

§ 1º A multa a que alude este artigo não impede que a Administração rescinda unilateralmente o contrato e aplique as outras sanções previstas nesta Lei.

§ 2º A multa será descontada dos pagamentos ou da garantia do respectivo contrato, ou, quando for o caso, cobrada judicialmente.

Art. 81. Pela inexecução total ou parcial do ajuste, a Administração poderá, garantida a prévia defesa, aplicar ao contratado as seguintes sanções:

- I – advertência;
- II – multa, na forma prevista no instrumento convocatório ou no contrato;
- III – suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com a Administração por prazo não superior a 2 (dois) anos;
- IV – declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração, enquanto perdurarem os motivos da punição ou até que seja promovida a reabilitação, perante a própria autoridade que aplicou a penalidade.

§ 1º Se a multa for superior ao valor da garantia prestada, além da perda desta, responderá o contratado pela sua diferença, que será descontada dos pagamentos eventualmente devidos pela Administração ou cobrada judicialmente.

§ 2º As sanções previstas nos incisos I e III deste artigo poderão ser aplicadas juntamente com a do inciso II, facultada a defesa prévia do interessado, no respectivo processo, no prazo de 5 (cinco) dias úteis.

§ 3º A sanção estabelecida no inciso IV é de competência exclusiva do Governador do Estado, podendo ser também aplicada juntamente com o do inciso II, facultada a defesa prévia do interessado no respectivo processo, em qualquer hipótese, no prazo de 10 (dez) dias úteis da abertura de vista.

Art. 82. As sanções previstas nos incisos III e IV do artigo anterior poderão ser aplicadas às empresas ou profissionais que:

- I – praticarem, por meio doloso, fraude fiscal, no recolhimento de quaisquer tributos;
- II – praticarem atos ilícitos, visando a frustrar os objetivos da licitação;
- III – demonstrarem não possuir idoneidade para contratar com a Administração, em virtude de atos ilícitos praticados.

Capítulo V Dos Recursos

Art. 83. Dos atos da Administração decorrentes da aplicação desta Lei, cabem:

- I – recurso, no prazo de 5 (cinco) dias úteis a contar da intimação do ato ou da lavratura da ata, nos casos de:
 - a. habilitação ou inabilitação do licitante;
 - b. julgamento das propostas e adjudicação;
 - c. anulação ou revogação da licitação;
 - d. indeferimento do pedido de inscrição em registro cadastral, sua alteração ou cancelamento;
 - e. rescisão do contrato, a que se refere o inciso I do artigo 77, aplicação das penas de advertência, suspensão temporária ou multa.
- II – representação, no prazo de 5 (cinco) dias úteis da intimação da decisão relacionada com o objeto da licitação ou contrato, de que não caiba recurso hierárquico;
- III – pedido de reconsideração de decisão do Governador do Estado, no caso do § 3º do artigo 81, no prazo de 10 (dez) dias úteis da intimação do ato.

§ 1º A intimação dos atos referidos no inciso I, alíneas *b*, *c* e *e*, deste artigo, excluídos os de advertência e multas de mora, e no inciso III, será feita mediante publicação no Diário Oficial do Estado.

§ 2º O recurso previsto na alínea *a*, do inciso I, deste artigo, terá efeito suspensivo. A autoridade competente poderá, motivadamente e havendo razões de interesse público, atribuir ao recurso interposto eficácia suspensiva, nos casos previstos nas alíneas *b* e *e* do inciso I, deste artigo.

§ 3º Interpostos os recursos previstos nas alíneas *a* e *b*, os demais licitantes serão devidamente cientificados, mediante publicação no Diário Oficial do Estado, para que ofereçam, querendo, impugnação no prazo de 5 (cinco) dias úteis contados dessa publicação.

§ 4º O recurso será dirigido à autoridade superior, por intermédio da que praticou o ato recorrido, a qual poderá reconsiderar sua decisão no prazo de 5 (cinco) dias úteis, ou nesse mesmo prazo fazê-lo subir, devidamente informado, devendo ser decidido no prazo de 15 (quinze) dias contados de seu recebimento.

Capítulo VI Das Disposições Finais e Transitórias

Art. 84. Na contagem dos prazos estabelecidos nesta Lei, excluir-se-á o dia do início e incluir-se-á o do vencimento.

Parágrafo único. Só se iniciam e vencem os prazos referidos neste artigo em dia de expediente no órgão ou na entidade.

Art. 85. Quando o objeto do contrato interessar a mais de uma entidade pública, caberá ao órgão contratante, perante a entidade interessada, responder pela sua boa execução, fiscalização e pagamento.

Parágrafo único. Fica facultado à entidade interessada o acompanhamento da execução do contrato.

Art. 86. O controle das despesas decorrentes dos contratos e demais instrumentos regidos por esta Lei será feito pelo Tribunal de Contas do Estado, na forma da legislação pertinente, ficando os órgãos interessados da Administração Centralizada e Autárquica responsáveis pela demonstração da legalidade e regularidade da despesa, nos termos da Constituição do Estado.

Parágrafo único. Qualquer licitante ou contratante poderá representar ao Tribunal de Contas contra irregularidades na aplicação desta Lei, para fins do disposto neste artigo.

Art. 87. Salvo os casos expressamente mencionados, o Regulamento fixará a competência das autoridades para a prática dos atos previstos nesta Lei.

Art. 88. As Secretarias de Estado e Autarquias poderão expedir normas peculiares a suas obras, serviços, compras, alienações e locações, observadas as disposições desta Lei.

Art. 89. Os convênios e consórcios celebrados pela Administração Centralizada e Autárquica do Estado com entidades públicas ou particulares regem-se pelo disposto nesta Lei, no que couber.

Art. 90. As obras, serviços, compras, alienações e locações realizadas pelos órgãos dos Poderes Legislativo e Judiciário e do Tribunal de Contas regem-se pelas normas desta Lei, no que couber.

Art. 91. As sociedades de economia mista e empresas públicas estaduais, as fundações mantidas pelo Estado e demais entidades controladas direta ou indiretamente pelo Estado editarão regulamentos próprios, adaptados às suas peculiaridades, com procedimentos seletivos simplificados e observância dos princípios básicos da licitação, inclusive as vedações contidas no parágrafo único do artigo 85 do Decreto-lei Federal n. 2.300, de 21 de novembro de 1986, e alterações posteriores.

Parágrafo único. Os regulamentos a que se refere este artigo, após a aprovação pelo Governador do Estado, deverão ser publicados no Diário Oficial do Estado.

Art. 92. Os valores fixados nos artigos 21, parágrafo único, 23, 24, incisos I e II, 58 e 71, inciso III, desta Lei, serão automaticamente corrigidos a partir do primeiro dia útil de cada trimestre civil, a iniciar-se pelo 3º (terceiro) trimestre de 1988.

Parágrafo único. A Administração publicará no Diário Oficial do Estado os novos valores a que se refere este artigo.

Art. 93. As modificações no regime jurídico das licitações e contratos administrativos estaduais introduzidas por esta Lei não se aplicam aos procedimentos licitatórios e aos contratos instaurados e assinados anteriormente à sua vigência, à exceção do estabelecido no parágrafo único deste artigo.

Parágrafo único. (Vetado).

Art. 94. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 95. Revogam-se as disposições em contrário e, especialmente, a Lei n. 89, de 27 de dezembro de 1972 e suas alterações.

Orestes Quécia – Governador do Estado.

DECRETO N. 30.945, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1989

ALTERA A REDAÇÃO DO ARTIGO 81 DO REGULAMENTO DOS SERVIÇOS RODoviÁRIOS INTERMUNICIPAIS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS (SERVIÇO REGULAR), APROVADO PELO DECRETO N. 29.913, DE 12 DE MAIO DE 1989^[1]

Orestes Quércia, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º O artigo 81 do Regulamento dos Serviços Rodoviários (serviço regular), aprovado pelo Decreto n. 29.913, de 12 de maio de 1989, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 81. Os estudantes e professores das escolas oficiais e oficializadas terão direito ao desconto de 50% (cinquenta por cento) nos preços das passagens, nos deslocamentos entre a escola e sua residência, nos dias letivos”.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Orestes Quércia – Governador do Estado.

Nota sobre o Decreto n. 30.945/89

[1] *Vide* Decreto Estadual n. 29.913, de 12 de maio de 1989, à pág. 404.

DECRETO N. 31.001, DE 20 DE DEZEMBRO DE 1989

ACRESCENTA DISPOSITIVO AO DECRETO N. 30.595, DE 13 DE OUTUBRO DE 1989^[1]

Orestes Quércia, Governador do Estado de São Paulo no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Ao artigo 2º do Decreto n. 30.595, de 13 de outubro de 1989, acrescenta-se o seguinte:

“Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo resultar o valor do auxílio-transporte maior ou igual a 0 (zero) e menor do que o valor da despesa diária de condução referido no artigo 3º deste Decreto, será atribuído, mensalmente, o valor correspondente a 3 (três) passagens de transporte coletivo”.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, retroagindo seus efeitos a 1º de outubro de 1989.

Orestes Quércia – Governador do Estado.

Nota sobre o Decreto n. 31.001/89

[1] *Vide* Decreto Estadual n. 30.595, de 13 de outubro de 1989, à pág. 437.

DECRETO N. 31.104, DE 27 DE DEZEMBRO DE 1989

ALTERA A REDAÇÃO DE DISPOSITIVOS DO REGULAMENTO DOS SERVIÇOS INTERMUNICIPAIS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS (SERVIÇO REGULAR), APROVADO PELO DECRETO N. 29.913, DE 12 DE MAIO DE 1989^[1]

Orestes Quércia, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Os dispositivos a seguir enumerados do Regulamento dos Serviços Intermunicipais de Transporte Coletivo de Passageiros (serviço regular), aprovado pelo Decreto n. 29.913, de 12 de maio de 1989, passam a vigorar com a redação que se segue:

I – item 1, do § 1º, do artigo 27:

“1 – instrumento constitutivo arquivado no registro de comércio estadual, onde conste, como objeto social, a exploração do transporte coletivo de passageiros e capital integralizado correspondente a um mínimo de 4.000 (quatro mil) vezes o Maior Valor de Referência – MVR”.

II – o inciso IX do artigo 30:

“IX – contratar com seguradora a cobertura de risco pelo transporte de bagagem, caso pretenda indenização cujo valor exceda a 3 (três) vezes o Maior Valor de Referência – MVR”.

III – o artigo 102:

“Art. 102. As transportadoras serão responsáveis por, no máximo, 2 (dois) volumes transportados, até o limite de 3 (três) vezes o Maior Valor de Referência – MVR, convertido na data do pagamento, indenizável, em caso de extravio ou dano, no prazo de 15 (quinze) dias contados da data de reclamação”.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Orestes Quércia – Governador do Estado.

Nota sobre o Decreto n. 31.104/89

[1] *Vide* Decreto Estadual n. 29.913, de 12 de maio de 1989, à pág. 404.

DECRETO N. 31.105, DE 27 DE DEZEMBRO DE 1989

ALTERA A REDAÇÃO DE DISPOSITIVOS DO REGULAMENTO DO SERVIÇO INTERMUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS, SOB FRETAMENTO, APROVADO PELO DECRETO N. 29.912, DE 22 DE MAIO DE 1989^[1]

Orestes Quércia, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Os dispositivos a seguir enumerados do Regulamento de Serviço Intermunicipal de Transporte Coletivo de Passageiros, sob fretamento, aprovado pelo Decreto n. 29.912, de 22 de maio de 1989, passam a vigorar com a redação que se segue:

I – o inciso IV do artigo 19:

“IV – prova de registro na EMBRATUR, se necessário”.

II – os incisos IX e X do artigo 19:

“IX – prova de disponibilidade permanente de garagem e oficina próprias ou arrendadas adequadas para atendimento dos serviços de manutenção, estacionamento e circulação de frota;

X – prova do capital integralizado correspondente a um mínimo de 4.000 (quatro mil) vezes o Maior Valor de Referência – MVR”.

III – o § 1º do artigo 22:

“§ 1º O percentual de veículos, com mais de 10 (dez) anos de fabricação, integrantes da frota utilizada pela transportadora para a execução dos serviços de que trata este Regulamento, não poderá ultrapassar 50% (cinquenta por cento), ficando estabelecido o limite de 20 (vinte) anos de idade do veículo para utilização no serviço de fretamento ressalvados os casos de veículos recondicionados e modernizados por empresas especializadas, homologados por certificados técnicos”.

IV – o artigo 59:

“Art. 59. Ficam mantidos os registros das empresas de transporte de passageiros sob o regime de fretamento em vigor.

Parágrafo único. As autorizações vencidas ou que se vencerem até 31 de dezembro de 1990 ficam prorrogadas até essa data, a partir da qual deverão se sujeitar a este Regulamento”.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Orestes Quércia – Governador do Estado.

Nota sobre o Decreto n. 31.105/89

[1] Vide Decreto Estadual n. 29.912, de 12 de maio de 1989, á pág. 394.

DECRETO N. 32.144, DE 14 DE AGOSTO DE 1990

AUTORIZA OS SECRETÁRIOS DA HABITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO URBANO E DOS TRANSPORTES EXPEDIREM RESOLUÇÕES PERMITINDO ÀS EMPRESAS QUE ESPECIFICA CONCEDEREM EM SUAS LINHAS, TRANSPORTE GRATUITO AOS TRABALHADORES DESEMPREGADOS

Orestes Quércia, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, e Considerando que o Poder Público tem o dever de proteger e amparar o trabalhador, notadamente quando este, por razões a que não deu causa, perde o emprego;

Considerando, ainda, a ameaça de recessão econômica que paira sobre a sociedade brasileira e, em particular, a paulista, afligindo a coletividade que trabalha e que, de repente, se vê sem condições de prover o sustento próprio e da família; e

Considerando, finalmente, constituir obrigação do Estado proporcionar os meios possíveis a que aquela parcela da sociedade produtiva possa encontrar novo emprego e contribuir para o restabelecimento do equilíbrio social, descaracterizando, desse modo, qualquer liberalidade administrativa, decreta:

Art. 1º Ficam os Secretários da Habitação e Desenvolvimento Urbano e dos Transportes autorizados a expedirem Resoluções permitindo à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP e à FEPASA – Ferrovia Paulista S/A. concederem, em suas linhas, transporte gratuito aos trabalhadores desempregados.

Art. 2º Para os fins deste Decreto, considera-se trabalhador desempregado aquele que tenha registrado em sua Carteira Profissional, emitida pelo Ministério do Trabalho, a baixa no último emprego.

Art. 3º A Resolução a que se refere o artigo 1º deste Decreto deverá ser expedida dentro do prazo de 3 (três) dias, a contar da data da sua publicação e deverá disciplinar as condições e requisitos para a obtenção dos benefícios ora instituídos.

Art. 4º As Empresas abrangidas por este Decreto deverão adotar todas as providências administrativas e operacionais visando à efetiva implantação da isenção de tarifas ora autorizada.

Art. 5º Os representantes da Fazenda do Estado nas Empresas a que se refere o artigo 1º deste Decreto deverão promover a necessária adaptação dos respectivos Estatutos Sociais às suas disposições.

Art. 6º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Orestes Quércia – Governador do Estado.

DECRETO N. 32.550, DE 7 DE NOVEMBRO DE 1990

ALTERA A REDAÇÃO DE DISPOSITIVO DO REGULAMENTO DO SERVIÇO INTERMUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS, SOB FRETAMENTO, APROVADO PELO DECRETO N. 29.912, DE 22 DE MAIO DE 1989,^[1] E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Orestes Quércia, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Os dispositivos a seguir enumerados do Regulamento do Serviço Intermunicipal de Transporte Coletivo de Passageiros, sob fretamento, aprovado pelo Decreto n. 29.912, de 22 de maio de 1989, alterado pelo Decreto n. 31.105, de 27 de dezembro de 1989,^[2] passam a vigorar com a seguinte redação:

I – o inciso VI do artigo 19:

“VI – relação dos veículos disponíveis para a realização do serviço e comprovação de propriedade de pelo menos 4 (quatro) veículos dos tipos ônibus rodoviário ou microônibus, com até 10 (dez) anos de uso; ...”.

II – o artigo 59:

“Art. 59. Ficam mantidos os registros das empresas de transporte de passageiros sob o regime de fretamento em vigor.

§ 1º As autorizações vencidas ou que se vencerem até 31 de dezembro de 1990 ficam prorrogadas até essa data, a partir da qual deverão se sujeitar a este Regulamento.

§ 2º Fica suspensa, até 30 de junho de 1991, a comprovação da exigência contida no artigo 19, inciso VI deste Regulamento, na renovação das autorizações a que se refere o parágrafo anterior”.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Orestes Quércia – Governador do Estado.

Notas sobre o Decreto n. 32.550/90

[1] Vide Decreto Estadual n. 29.912, de 12 de maio de 1989, à pág. 394.

[2] Vide Decreto Estadual n. 31.105, de 27 de dezembro de 1989, à pág. 461.

PORTARIA SUP/DER N.10, DE 14 DE FEVEREIRO DE 1991

DISPÕE SOBRE PREÇO DA PASSAGEM DO SERVIÇO INTERMUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO INTERFERENTE COM LINHA MUNICIPAL OU METROPOLITANA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Superintendente do Departamento de Estradas de Rodagem,

Considerando que atualmente existem tarifas diferenciadas para remunerar o mesmo tipo e nível de serviço municipal ou metropolitano de transporte coletivo;

Considerando que atualmente não é adequada a aplicação do tradicional critério até então adotado pelo DER para descaracterizar a concorrência dos serviços intermunicipais interferentes com os serviços municipais ou metropolitano interferidos;

Considerando que a Autarquia não dispõe de dados e elementos que permitam atribuir uma tarifa satisfatória à linha que sob a sua jurisdição esteja eventualmente interferindo no equilíbrio econômico dos serviços municipais ou metropolitanos interferidos, resolve:

Art. 1º As empresas permissionárias de serviços intermunicipais de transporte coletivo de passageiros não poderão praticar preços de passagem com valores acima dos fixados nas Tabelas de Preços Finais instituídos por portaria do DER, ainda que referidos serviços interfiram nos serviços municipais ou metropolitanos de transportes coletivos em virtude destes terem tarifa superior à daqueles, exceto nos casos previstos nesta Portaria.

Art. 2º Ocorrendo no serviço municipal ou metropolitano de transporte coletivo desequilíbrio econômico decorrente da interferência de serviço intermunicipal cuja tarifa seja inferior à do serviço municipal ou metropolitano interferido, o Órgão competente poderá requerer no sentido de que a Autarquia proceda a adequação tarifária, oferecendo para tanto estudos detalhados que comprovem e justifiquem o pleito.

Art. 3º Havendo permissionária única no trecho, poderão ser praticados preços de passagens inferiores aos autorizados, devendo estes serem comunicados ao DER no prazo máximo de 5 dias.

Art. 4º Para seccionamentos operados por uma única permissionária, por itinerários diferentes, deverá, sem prejuízo ao disposto no artigo anterior:

I – ser adotado igual preço da passagem, desde que fixado em relação ao de menor preço; ou

II – ser fixado um único preço da passagem baseando-se para tanto na extensão média ponderada, relativamente ao número de horários efetivos autorizados.

Art. 5º Para linha que disponha de horários diretos, semidiretos e seccionados, deverá ser estabelecido preço de passagem em função da extensão média ponderada correspondente a esses horários.

Art. 6º A Diretoria de Transportes, através de seus órgãos técnicos e respaldada no pronunciamento da Comissão de Transporte Coletivo, procederá a análise do requerimento a que alude o artigo 2º bem como examinará e decidirá sobre requerimentos encaminhados por permissionárias relativamente aos dispostos nos artigos 4º e 5º desta Portaria, devendo as decisões serem publicadas no DO.

Art. 7º Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário em especial a Portaria SUP/DER n. 109, de 3 de janeiro de 1991.

**DECRETO N. 33.064,
DE 13 DE MARÇO DE 1991**

DISPÕE SOBRE O PAGAMENTO DO “VALE-TRANSPORTE” AOS SERVIDORES ESTADUAIS REGIDOS PELA CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO – CLT

Orestes Quércia, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, e Considerando as disposições da Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1987,^[1] alterada pela Lei Federal n. 7.619, de 30 de setembro de 1985,^[2] que instituiu o “vale-transporte” e do Decreto Federal n. 95.247, de 17 de novembro de 1987,^[3] que regulamenta a concessão do benefício, decreta:

Art. 1º Os servidores estaduais regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho – CLT e abrangidos pela Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, alterada pela Lei Federal n. 7.619, de 30 de setembro de 1987, cujas despesas com transporte excedam a 6% (seis por cento) do salário básico mensal, excluídos quaisquer adicionais ou vantagens, receberão, mensalmente, o vale-transporte como benefício antecipado para utilização efetiva em despesas de seu deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

Parágrafo único. Entende-se como deslocamento do servidor, para os fins deste artigo, a soma dos segmentos componentes da viagem do beneficiário, por um ou mais meios de transporte, entre sua residência e o local de trabalho.

Art. 2º O vale-transporte será fornecido aos beneficiários antes do início do mês em que serão utilizados, na forma de bilhetes simples ou múltiplos, talões, cartelas, fichas ou quaisquer processos similares.

Art. 3º É vedada a substituição do “vale-transporte” por antecipações em dinheiro ou qualquer outra forma de pagamento, exceto na falta ou insuficiência de estoque de “vales-transporte” nos postos de venda, para atendimento da demanda e funcionamento do sistema.

Parágrafo único. O beneficiário que houver efetuado, por conta própria, a despesa com seu deslocamento, em face da ocorrência do fato previsto no *caput* deste artigo, será ressarcido pelo responsável pela Conta Adiantamento no mês imediato ao do fato ocorrido, da parcela efetivamente dispendida.

Art. 4º Os “vales-transporte” serão fornecidos de modo a cobrir os deslocamentos mensais dos beneficiários, computados somente os dias úteis.

Art. 5º No caso de alteração de tarifa dos serviços de transporte, o vale-transporte deverá:

- I – ser utilizado pelo beneficiário dentro do prazo fixado pelo órgão competente ou órgão com jurisdição sobre os serviços de transporte coletivo urbano; e
- II – ser trocado, sem ônus, pelo responsável pela Conta Adiantamento no prazo de 30 (trinta) dias, contado da data em que a tarifa sofrer alteração.

Art. 6º Para receber o “vale-transporte” o servidor deverá informar, por escrito, ao órgão de pessoal a que estiver vinculado:

- I – seu endereço residencial;
- II – percurso e meios de transportes mais adequados ao seu deslocamento residência-trabalho e vice-versa; e
- III – nome das empresas de transporte respectivas.

§ 1º A informação de que trata este artigo será atualizada sempre que ocorrer alteração da circunstâncias mencionadas nos seus incisos I a III, sob pena de suspensão do benefício até o cumprimento integral da exigência.

§ 2º A declaração falsa ou o uso indevido do vale-transporte constitui falta grave e ilícito penal.

Art. 7º Cabe aos órgãos de pessoal das Secretarias de Estado efetuar os cálculos e indicar os servidores beneficiários do “vale-transporte” mantidos atualizados os dados sobre salários, tarifas e despesas com transporte, mensalmente.

Art. 8º Os órgãos de pessoal das Secretarias de Estado encaminharão, mensalmente, ao responsável pela Conta Adiantamento, a relação dos beneficiários do “vale-transporte”, o qual providenciará a aquisição, junto aos postos de vendas, dos “vales-transporte”, na quantidade e tipo de serviço que melhor se adequarem ao deslocamento dos beneficiários.

§ 1º A aquisição, nos termos da legislação em vigor, será feita antecipadamente e à vista, proibidos quaisquer descontos e limitada à quantidade estritamente necessária ao atendimento dos beneficiários.

§ 2º Para o cálculo do valor das aquisições, serão adotadas as tarifas integrais relativas ao deslocamento dos beneficiários, por um ou mais meios de transporte, ainda que a legislação local preveja descontos.

Art. 9º Após a aquisição e distribuição dos “vales-transporte” os responsáveis pela Conta Adiantamento encaminharão, até o quinto dia útil de cada mês, ao Departamento de Despesa de Pessoal do Estado – DDPE, relação dos servidores que deverão ressarcir naquele mês a importância correspondente a 6% (seis por cento) do salário básico, relativos aos “vales-transporte”.

Parágrafo único. O ressarcimento de que trata este artigo far-se-á em código distinto.

Art. 10. A aquisição dos “vales-transporte” será comprovada mediante recibo, fornecido pelo posto de venda, onde deverá constar o período a que se refere, a quantidade dos “vales-transporte” fornecidos e o número dos beneficiários aos quais se destinam.

Parágrafo único. O responsável pela Conta Adiantamento deverá formalizar a prestação de contas na forma do disposto na Lei n. 10.320, de 16 de dezembro de 1968.

Art. 11. Os casos omissos neste Decreto serão resolvidos pelos dirigentes dos órgãos de pessoal a que estejam vinculados os servidores beneficiados com o “vale-transporte”.

Art. 12. Este Decreto entrará em vigor no primeiro dia do mês subsequente ao da data de sua publicação.

Orestes Quércia – Governador do Estado.

Notas sobre o Decreto n. 33.064/91

[1] *Vide* Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1987, à pág. 63.

[2] *Vide* Lei Federal n. 7.619, de 30 de setembro de 1987, à pág. 70.

[3] *Vide* Decreto Federal n. 95.247, de 17 de novembro de 1987, à pág. 71.

DECRETO N. 33.130, DE 15 DE MARÇO DE 1991

ALTERA A DENOMINAÇÃO DA SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Luiz Antonio Fleury Filho, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º A Secretaria de Economia e Planejamento passa a denominar-se Secretaria de Planejamento e Gestão.

Art. 2º A Coordenadoria de Ação Regional fica com sua denominação alterada para Coordenadoria de Planejamento Regional.

Art. 3º Ficam transferidos, com seus bens móveis, equipamentos, cargos e funções-atividades, da Secretaria da Habitação para a Secretaria de Planejamento e Gestão os seguintes órgãos:

- I – o Conselho Consultivo Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo – CONSULTI;
- II – o Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN;
- III – a Secretaria do Conselho Consultivo Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo e do Conselho Deliberativo da Grande São Paulo.

Parágrafo único. As Secretarias da Habitação e de Planejamento e Gestão farão publicar relação nominal dos cargos e funções-atividades providos, preenchidos ou vagos, transferidos nos termos deste artigo, com indicação de seus ocupantes ou motivo da vacância.

Art. 4º O Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI, da Secretaria da Habitação, fica transferido para a Secretaria de Planejamento e Gestão.

Art. 5º Passam a vincular-se à Secretaria de Planejamento e Gestão:

- I – a Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EEMPLASA;
- II – a Fundação Prefeito Faria Lima – Centro de Estudos e Pesquisas de Administração Municipal – CEPAM.

Art. 6º As Secretarias de Planejamento e Gestão e da Fazenda providenciarão os atos necessários à efetivação da transferência dos saldos das dotações orçamentárias, objetivando o cumprimento do presente Decreto.

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

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado.

DECRETO N. 33.135, DE 15 DE MARÇO DE 1991

DISPÕE SOBRE AS ATIVIDADES RELATIVAS A CONTROLE E PROTEÇÃO DE MANANCIASIS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Luiz Antonio Fleury Filho, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º As atividades relativas ao controle e proteção dos mananciais passam a ser desempenhadas pela Secretaria do Meio Ambiente.

Art. 2º Será transferida para a Secretaria do Meio Ambiente a administração do Parque Ecológico do Tietê.

Art. 3º O Instituto Florestal passa a integrar a estrutura da Coordenadoria de Informações Técnicas, Documentação e Pesquisa Ambiental.

Art. 4º É criado, na Coordenadoria de Proteção de Recursos Naturais, o Departamento de Parques Estaduais e Áreas Naturais, incumbido de promover a administração dos parques e áreas de propriedade do Estado.

Art. 5º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado.

**DECRETO N. 33.138,
DE 15 DE MARÇO DE 1991****ALTERA A DENOMINAÇÃO DA SECRETARIA DOS TRANSPORTES**

Luiz Antonio Fleury Filho, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º A Secretaria dos Transportes passa a denominar-se Secretaria da Infra-Estrutura Viária.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado.

**DECRETO N. 33.145,
DE 20 DE MARÇO DE 1991****DISPÕE SOBRE AS ATIVIDADES PREVISTAS NO DECRETO N. 24.675, DE 30 DE JANEIRO DE 1986,^[1] E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS**

Luiz Antonio Fleury Filho, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Compete à Secretaria de Planejamento e Gestão as atividades definidas no Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, com alterações posteriores, relativas aos serviços metropolitanos de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo.

Art. 2º A Comissão de Transportes a que se refere o artigo 83 do Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, é transferida para a Secretaria de Planejamento e Gestão, com a seguinte composição:

- I – 2 (dois) servidores da Secretaria de Planejamento e Gestão, um deles seu presidente;
- II – 2 (dois) funcionários da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;
- III – 1 (um) Procurador do Estado, em exercício na Secretaria de Planejamento e Gestão;
- IV – 1 (um) representante das empresas permissionárias, indicado em lista tríplice pelo respectivo órgão de classe;
- V – 1 (um) representante dos usuários;
- VI – 1 (um) representante de Município integrante da Região Metropolitana de São Paulo, indicado pelo Conselho Consultivo Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo.

Art. 3º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado.

Nota sobre o Decreto n. 33.145/91

[1] Vide Decreto Estadual n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, à pág. 360.

COMUNICADO DA ASSESSORIA TÉCNICO-LEGISLATIVA, DE 10 DE ABRIL DE 1991

VEICULA A SUSPENSÃO PELO STF DO ARTIGO 190 DA CONSTITUIÇÃO DO ESTADO DE SÃO PAULO E DO ARTIGO 41 DE SUAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS ATÉ JULGAMENTO FINAL DE AÇÕES DIRETAS DE INCONSTITUCIONALIDADE

A Assessoria Técnico-Legislativa, para conhecimento dos interessados, comunica que o Supremo Tribunal Federal, nos autos das Ações Diretas de Inconstitucionalidade ns. 397-6 e 403-4, proferiu as seguintes decisões:

ADIn n. 403-4

Requerente – Confederação Nacional da Agricultura – CNA

Requerida – Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo

Assunto – Transporte de trabalhadores urbanos e rurais

Decisão: “O Tribunal, por maioria, contra o voto do Ministro Carlos Velloso, deferiu a medida liminar e suspendeu, até o julgamento final da ação, a vigência do artigo 190 da Constituição do Estado de São Paulo e do artigo 41 do Ato de suas Disposições Constitucionais Transitórias. Votou o Presidente”.

LEI N. 7.450, DE 16 DE JULHO DE 1991

CRIA A SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS, E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS

O Governador do Estado de São Paulo,

Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica criada a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos.

Art. 2º Constitui o campo funcional da Secretaria dos Transportes Metropolitanos:

- I – a execução da política estadual de transportes urbanos de passageiros para as regiões metropolitanas, abrangendo os sistemas metroviário, ferroviário, de ônibus e trolebus, e demais divisões modais de interesse metropolitano;
- II – a organização, a coordenação, a operação e a fiscalização do sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros e de sua infra-estrutura viária, compreendendo:
 - a. a realização do planejamento do transporte coletivo de caráter regional e a elaboração, a execução e a fiscalização de programa e obras para o seu cumprimento e controle;
 - b. o estabelecimento de normas e regulamentos referentes ao planejamento, à implantação, à expansão, à melhoria, à operação e à manutenção dos serviços;
 - c. a outorga de concessões, permissões e autorizações dos serviços, sua fiscalização e a fixação das respectivas tarifas, nos termos da legislação vigente.
- III – a promoção do sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros junto aos municípios integrantes das regiões metropolitanas, a qual poderá se realizar em conjunto com órgãos públicos ou entidades privadas que atuem no setor.

Art. 3º A Secretaria dos Transportes Metropolitanos terá a seguinte estrutura básica:

- I – Administração Centralizada:
 - a. Gabinete do Secretário com Assessoria Técnica e Seção de Expediente;

- b. Coordenadoria de Assistência aos Municípios;
- c. Coordenadoria de Transporte Coletivo;
- d. Coordenadoria de Planejamento e Gestão;
- e. Consultoria Jurídica;
- f. Comissões de Transporte Coletivo Regular, de Fretamento Metropolitano e de Cadastro;
- g. Grupo de Planejamento Setorial;
- h. Comissão Processante Permanente;
- i. Centro de Recursos Humanos;
- j. Divisão de Administração;
- l. Centro de Convivência Infantil.

II – Administração Descentralizada:

- a. Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;
- b. Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP.

§ 1º Para a consecução das finalidades da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, o Estado poderá constituir organismos destinados a operar o transporte público de passageiros, sobre trilhos, nas áreas de interesse metropolitano, em conjunto com outros órgãos ou entidades da Administração Centralizada e Descentralizada da União, dos Estados ou dos Municípios, obedecendo o disposto nos incisos XXI e XXII do artigo 115, da Constituição do Estado.

§ 2º Todos os serviços prestados a terceiros pelas empresas componentes da Administração Descentralizada poderão ser remunerados.

Art. 4º A Coordenadoria de Assistência aos Municípios compreende:

- I – Grupo Técnico I;
- II – Grupo Técnico II;
- III – Seção de Expediente.

Art. 5º A Coordenadoria de Transporte Coletivo compreende:

- I – Grupo Técnico I;
- II – Grupo Técnico II;
- III – Seção de Expediente.

Art. 6º A Coordenadoria de Planejamento e Gestão compreende:

- I – Grupo Técnico I;
- II – Grupo Técnico II;
- III – Centro de Informática;
- IV – Seção de Expediente.

Art. 7º O Grupo de Planejamento Setorial compreende:

- I – Colegiado;
- II – Equipe Técnica.

Art. 8º O Centro de Recursos Humanos compreende:

- I – Diretoria;
- II – Equipe Técnica;
- III – Seção de Cadastro;
- IV – Seção de Frequência e Expediente de Pessoal.

Art. 9º A Divisão de Administração compreende:

- I – Diretoria com Seção de Expediente;
- II – Seção de Material e Patrimônio;
- III – Seção de Comunicações Administrativas;
- IV – Seção de Transportes Motorizados;

- V – Serviço de Finanças com:
- a. Diretoria;
 - b. Seção de Orçamento e Custos;
 - c. Seção de Despesa.

Art. 10. Os Grupos Técnicos de que tratam os incisos I e II dos artigos 4º, 5º e 6º são unidades com nível de Departamento Técnico.

Art. 11. O Centro de Informática de que trata o inciso III do artigo 6º é unidade com nível de Divisão Técnica.

Art. 12. O Centro de Recursos Humanos de que trata o artigo 8º é unidade com nível de Serviço Técnico.

Art. 13. O Centro de Convivência Infantil é unidade com nível de Seção Técnica.

Art. 14. À Consultoria Jurídica, órgão da Procuradoria-Geral do Estado, vinculado à Procuradoria Administrativa, cabe a execução da advocacia consultiva do Estado, no âmbito da Secretaria.

Art. 15. Fica criado o Quadro da Secretaria dos Transportes Metropolitanos compreendendo o Subquadro de Cargos Públicos (SQC) e o Subquadro de Funções-Atividades (SQF).

Art. 16. Passam a integrar a tabela I (SQC-I) do Quadro criado nos artigos anteriores os seguintes cargos:

- I – 1 (um) de Secretário de Estado;
- II – 1 (um) de Chefe de Gabinete, Faixa 32;
- III – 3 (três) de Coordenador, Faixa 30;
- IV – 5 (cinco) de Assessor Técnico de Gabinete, Faixa 28;
- V – 6 (seis) de Diretor Técnico de Departamento, Faixa 28;
- VI – 1 (um) de Diretor Técnico de Divisão, Faixa 26;
- VII – 1 (um) de Diretor Técnico de Serviço, Faixa 24;
- VIII – 1 (um) de Diretor de Divisão, Faixa 24;
- IX – 1 (um) de Diretor de Serviço, Faixa 22;
- X – 3 (três) de Assistente Técnico de Gabinete II, Faixa 21;
- XI – 2 (dois) de Assistente Técnico de Gabinete I, Faixa 15;
- XII – 4 (quatro) de Assistente Técnico de Direção III, Faixa 23;
- XIII – 9 (nove) de Assistente Técnico de Direção II, Faixa 21;
- XIV – 10 (dez) de Assistente Técnico de Direção I, Faixa 19;
- XV – 2 (dois) de Oficial de Gabinete, Faixa 8;
- XVI – 2 (dois) de Auxiliar de Gabinete, Faixa 4.

Art. 17. No provimento dos cargos criados no artigo será exigido:

- I – para os referidos nos incisos III, V, VI e VII: diploma de nível superior ou habilitação legal correspondente, de acordo com a área em que os seus titulares venham a atuar;
- II – para os referidos no inciso IV, o atendimento às exigências constantes do artigo 12 da Lei n. 10.084, de 25 de abril de 1968, observado o disposto no parágrafo único do artigo 13 da mesma lei;
- III – para os referidos nos incisos X e XI: diploma de nível superior ou habilitação legal correspondente e experiência profissional comprovada em assuntos relacionados com as funções a serem desempenhadas de, no mínimo, 3 (três) anos e 1 (um) ano, respectivamente;
- IV – para os referidos nos incisos XII, XIII e XIV: diploma de nível superior ou habilitação legal correspondente e experiência profissional comprovada em assuntos relacionados com as funções a serem desempenhadas de, no mínimo, 4 (quatro), 3 (três) e 2 (dois) anos, respectivamente.

Art. 18. Fica criada no Quadro da Secretaria dos Transportes Metropolitanos uma função de Secretário-Adjunto.

Art. 19. O Poder Executivo adotará providências destinadas a transferir, para o Quadro da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, os cargos e funções-atividades necessários.

Art. 20. As competências das autoridades e as atribuições das unidades administrativas de que trata esta Lei serão fixadas em decreto específico.

Art. 21. (Vetado).

Art. 22. A Secretaria dos Transportes Metropolitanos aprovará um Plano Geral de Remodelação e Melhoria do Serviço de Transporte Coletivo.

§ 1º Neste plano deve constar necessariamente a implantação de um único sistema integrado de transporte metropolitano.

§ 2º No sistema integrado a que se refere o parágrafo anterior, os modos de transportes devem estar articulados e integrados entre si e aos diversos sistemas de transportes municipais, de tal forma que permitam ao usuário deslocar-se de um ponto a qualquer outro da RMSP pelo menor tempo e maior conforto possível e menor custo tarifário.

Art. 23. (Vetado)

I – (vetado);

II – (vetado);

III – (vetado).

Parágrafo único. (Vetado).

Art. 24. (Vetado).

I – (vetado);

II – (vetado);

Parágrafo único. (Vetado).

Art. 25. (Vetado)

Art. 26. Para instalação e funcionamento da Secretaria dos Transportes Metropolitanos fica o Poder Executivo autorizado a abrir crédito especial até o limite de Cr\$ 73.067.000.000,00 (setenta e três bilhões e sessenta e sete milhões de cruzeiros), com a inclusão da classificação funcional programática 16.91.572, na forma prevista no artigo 43, § 1º, da Lei Federal n. 4.320, de 17 de março de 1964, mediante:

I – redução parcial ou total de dotações consignadas no orçamento vigente da ordem de Cr\$ 72.467.000.000,00 (setenta e dois bilhões, quatrocentos e sessenta e sete milhões de cruzeiros);

II – excesso de arrecadação da ordem de Cr\$ 600.000.000,00 (seiscentos milhões de cruzeiros);

III – Categoria Econômica: 3.000 – Despesas Correntes: Cr\$ 7.543.000.000,00 (sete bilhões, quinhentos e quarenta e três milhões de cruzeiros); 4.000 – Despesas de Capital: Cr\$ 65.524.000.000,00 (sessenta e cinco bilhões, quinhentos e vinte e quatro milhões de cruzeiros).

Art. 27. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado.

**DECRETO N. 33.619,
DE 13 DE AGOSTO DE 1991**

DISPÕE SOBRE A CLASSIFICAÇÃO INSTITUCIONAL DA SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS

Luiz Antonio Fleury Filho, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais e com fundamento no artigo 6º do Decreto-lei n. 233, de 28 de abril de 1970 e à vista do disposto na Lei n. 7.450, de 16 de julho de 1991,^[1] decreta:

Art. 1º Constituem Unidades Orçamentárias da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos;

I – Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos;

II – Entidades Supervisionadas:

a. Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;

b. Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP.

Art. 2º Constitui Unidade de Despesa da Unidade Orçamentária da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos: o Gabinete do Secretário.

Art. 3º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado.

Nota sobre o Decreto n. 33.619/91

[1] Vide Lei Estadual n. 7.450, de 16 de julho de 1991, à pág. 469.

**DECRETO N. 34.184,
DE 18 DE NOVEMBRO DE 1991^[1]**

ORGANIZA A SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS

Luiz Antonio Fleury Filho, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

**Capítulo I
Das Disposições Preliminares**

Art. 1º A Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, criada pela Lei n. 7.450, de 16 de julho de 1991,^[2] organizada nos termos deste Decreto, tem o seguinte campo funcional:

I – a execução da política estadual de transportes urbanos de passageiros para as regiões metropolitanas, abrangendo os sistemas metroviário, ferroviário, de ônibus e trolebus, e demais divisões modais de interesse metropolitano;

II – a organização, a coordenação, a operação e a fiscalização do sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros e sua infra-estrutura viária, compreendendo:

a. a realização do planejamento do transporte coletivo de caráter regional e a elaboração, a execução e a fiscalização de programas e obras para o seu cumprimento e controle;

b. o estabelecimento de normas e regulamentos referentes ao planejamento, à implantação, à expansão, à melhoria, à operação e à manutenção dos serviços;

c. a outorga de concessões, permissões e autorizações dos serviços, sua fiscalização e a fixação das respectivas tarifas, nos termos da legislação vigente;

III – a promoção do sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros junto aos municípios integrantes das regiões metropolitanas, a qual poderá se realizar em conjunto com outros órgãos públicos ou entidades privadas que atuem no setor.

§ 1º Para a consecução das finalidades da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, o Estado poderá constituir organismos destinados a operar o transporte público de passageiros, sobre trilhos, nas áreas de interesse metropolitano, em conjunto com outros órgãos ou entidades da Administração Centralizada da União, do Estado ou dos Municípios, obedecidos os dispositivos constitucionais vigentes.

§ 2º Todos os serviços prestados a terceiros pelas empresas componentes da Administração Descentralizada poderão ser remunerados.

Capítulo II

Da Estrutura e das Relações Hierárquicas

Seção I

Da Estrutura Básica

Art. 2º A Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos tem a seguinte estrutura básica:

- I – Administração Centralizada:
 - a. Gabinete do Secretário;
 - b. Grupo de Planejamento Setorial;
 - c. Divisão de Administração;
 - d. Centro de Recursos Humanos;
 - e. Centro de Convivência Infantil;
 - f. Comissão Processante Permanente;
 - g. Consultoria Jurídica;
 - h. Comissões de Transporte Coletivo Regular, de Fretamento Metropolitano e de Cadastramento;
 - i. Coordenadoria de Assistência aos Municípios;
 - j. Coordenadoria de Transporte Coletivo;
 - l. Coordenadoria de Planejamento e Gestão.
- II – Administração Descentralizada:
 - a. Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;
 - b. Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP.

Parágrafo único. Subordinam-se diretamente ao Chefe de Gabinete as unidades a que se referem as alíneas *b* a *h* do inciso I deste artigo.

Seção II

Do Detalhamento da Estrutura Básica

Art. 3º O Gabinete do Secretário compreende:

- I – Assessoria Técnica;
- II – Seção de Expediente.

Art. 4º O Grupo de Planejamento Setorial compreende:

- I – Colegiado;
- II – Equipe Técnica.

Art. 5º A Divisão de Administração compreende:

- I – Diretoria, com Seção de Expediente;
- II – Seção de Material e Patrimônio;
- III – Seção de Comunicações Administrativas;

- IV – Seção de Transportes Motorizados;
- V – Serviço de Finanças, com:
 - a. Diretoria;
 - b. Seção de Orçamento e Custos;
 - c. Seção de Despesa.

Art. 6º O Centro de Recursos Humanos compreende:

- I – Diretoria;
- II – Equipe Técnica;
- III – Seção de Cadastro;
- IV – Seção de Frequência e Expediente de Pessoal.

Art. 7º A Coordenadoria de Assistência aos Municípios compreende:

- I – Grupo Técnico I;
- II – Grupo Técnico II;
- III – Seção de Expediente.

Art. 8º A Coordenadora de Transporte Coletivo compreende:

- I – Grupo Técnico I;
- II – Grupo Técnico II;
- III – Seção de Expediente.

Art. 9º A Coordenadoria de Planejamento e Gestão compreende:

- I – Grupo Técnico I;
- II – Grupo Técnico II;
- III – Centro de Informática;
- IV – Seção de Expediente.

Art. 10. As unidades a seguir relacionadas têm os seguintes níveis hierárquicos:

- I – Departamento Técnico: os Grupos Técnicos das Coordenadorias de Assistência aos Municípios, de Transporte Coletivo e de Planejamento e Gestão;
- II – Divisão Técnica: o Centro de Informática da Coordenadoria de Planejamento e Gestão;
- III – Serviço Técnico: o Centro de Recursos Humanos;
- IV – Seção Técnica: o Centro de Convivência Infantil.

Capítulo III **Das Atribuições**

Seção I

Do Gabinete do Secretário

Art. 11. O Gabinete do Secretário tem as seguintes atribuições:

- I – examinar e preparar o expediente para despachos do Secretário e do Secretário-Adjunto;
- II – organizar os serviços de audiências e representações do Secretário;
- III – orientar, no âmbito da pasta, os serviços de comunicação e divulgação.

Subseção I

Da Assessoria Técnica

Art. 12. A Assessoria Técnica tem as seguintes atribuições:

- I – em relação às finalidades da Secretaria:
 - a. assessorar o Titular da Pasta na análise dos planos, programas e projetos em desenvolvimento;
 - b. elaborar pareceres técnicos, despachos e exposições de motivos;
 - c. assessorar o Titular da Pasta em assuntos que envolvam relacionamento com os membros de outros órgãos públicos, municipais, estaduais e federais;

- d. assessorar o Secretário em assuntos pertinentes ao relacionamento da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos com segmentos organizados da sociedade;
 - e. efetivar a comunicação da Secretaria junto aos meios de comunicação e à sociedade, dando publicidade aos programas, projetos e realizações da Pasta e, especificamente:
 1. preparar e redigir matérias para circulação na imprensa falada, escrita ou televisada;
 2. selecionar, coleccionar e distribuir, diariamente, o noticiário produzido pela imprensa, que seja de interesse da Pasta;
 3. recepcionar e atender às solicitações dos órgãos de imprensa que procurem a Pasta para esclarecimentos;
 4. acompanhar o Secretário em reportagens, entrevistas e solenidades que envolvam contato com a imprensa;
 5. assessorar o Secretário na contratação de serviços de publicidade, execução de serviços editoriais e de programação visual da Secretaria;
- II – em relação às atividades do Gabinete do Secretário:
- a. assessorar o Secretário, o Secretário-Adjunto e o Chefe de Gabinete no desempenho de suas funções;
 - b. elaborar documentos, programas e atividades de execução de interesse da Pasta;
 - c. realizar estudos e desenvolver atividades que se caracterizem como apoio técnico à execução, controle e avaliação das atividades do Gabinete;
 - d. manifestar-se nos processos e instruir os expedientes que lhe forem encaminhados;
 - e. prestar orientação técnica aos órgãos da Secretaria.

Subseção II

Da Seção de Expediente

Art. 13. A Seção de Expediente tem as seguintes atribuições:

- I – receber, registrar, distribuir e expedir papéis e processos;
- II – preparar o expediente do Titular da Pasta, do Secretário-Adjunto e do Gabinete do Secretário;
- III – acompanhar e prestar informações sobre o andamento de papéis e processos em trânsito no Gabinete do Secretário;
- IV – controlar o atendimento pelos órgãos da Secretaria dos pedidos de informações e de expedientes de outros órgãos da Administração Estadual;
- V – preparar o expediente das demais unidades que não contem com unidade de expediente própria, desempenhando, entre outras, as seguintes atividades:
 - a. executar e conferir os serviços de datilografia;
 - b. providenciar cópias de textos;
 - c. providenciar a requisição de papéis e processos;
 - d. manter arquivo das cópias de textos datilografados.

Subseção III

Do Grupo de Planejamento Setorial

Art. 14. O Grupo de Planejamento Setorial tem as seguintes atribuições:

- I – por meio do Colegiado:
 - a. fixar as diretrizes setoriais em consonância com as diretrizes gerais do planejamento governamental, emanadas dos órgãos centrais;
 - b. aprovar os planos de aplicação a serem submetidos ao Governador, na forma da legislação vigente;
 - c. aprovar os programas e o orçamento-programa que constitui o plano da Secretaria;

- II – por meio da Equipe Técnica:
 - a. orientar, analisar e coordenar a elaboração dos programas e orçamento-programa das unidades administrativas da Secretaria;
 - b. controlar, por meio de relatórios, o andamento físico-financeiro dos programas e orçamento-programa.

Subseção IV

Da Divisão de Administração

Art. 15. À Divisão de Administração cabe prestar, no âmbito da Secretaria, os serviços de administração financeira e orçamentária, de material e patrimônio, comunicações administrativas, atividades complementares e transportes internos motorizados.

Art. 16. A Seção de Expediente tem as seguintes atribuições:

- I – preparar o expediente;
- II – receber, registrar, distribuir papéis e processos.

Art. 17. A Seção de Material e Patrimônio tem as seguintes atribuições:

- I – organizar e manter atualizado o cadastro de fornecedores de materiais e serviços;
 - II – colher informações sobre a idoneidade de fornecedores para fins de cadastramento;
 - III – preparar os expedientes referentes às aquisições de materiais ou à prestação de serviços;
 - IV – analisar as propostas de fornecimentos;
 - V – administrar o almoxarifado, assegurando a manutenção de estoques adequados de papéis, impressos, materiais de escritório e demais bens necessários às atividades da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos;
 - VI – controlar o cumprimento, pelos fornecedores, das condições propostas e constantes das encomendas efetuadas, comunicando ao órgão responsável pela aquisição e ao órgão requisitante os atrasos e irregularidades existentes;
 - VII – receber, conferir, guardar e distribuir, mediante requisição, os materiais adquiridos;
 - VIII – realizar balancetes mensais e inventários, físicos e financeiros, do material estocado;
 - IX – relacionar e providenciar a guarda dos materiais considerados excedentes ou em desuso;
 - X – cadastrar e chapear o material permanente recebido;
 - XI – registrar a movimentação dos bens móveis;
 - XII – providenciar a baixa patrimonial e o seguro de bens móveis e imóveis;
 - XIII – proceder, periodicamente, ao inventário de todos os bens móveis constantes do cadastro;
 - XIV – promover medidas administrativas necessárias à defesa dos bens patrimoniais;
 - XV – executar os serviços de limpeza e arrumação das dependências e zelar pela guarda e uso de materiais;
 - XVI – verificar, periodicamente, o estado de conservação dos prédios, das instalações elétricas e hidráulicas, dos móveis, objetos, equipamentos e aparelhos, tomando as providências para sua manutenção ou substituição;
 - XVII – providenciar a execução dos serviços de marcenaria, carpintaria, tapeçaria, serralheria e pintura em geral;
 - XVIII – executar os serviços de copa, zelando pela correta utilização dos mantimentos, bem como pela limpeza dos aparelhos, utensílios e das dependências da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos;
 - XIX – manter a vigilância dos edifícios e instalações.
- Art. 18.** A Seção de Comunicações Administrativas tem as seguintes atribuições:
- I – receber, registrar, classificar, atuar, controlar a movimentação e expedir papéis, processos e certidões;
 - II – informar a localização de papéis e processos;

- III – arquivar papéis e processos;
- IV – executar os serviços de telefonia;
- V – receber e expedir malotes e correspondência externa e volumes em geral.

Art. 19. A Seção de Transportes Motorizados, órgão setorial do Sistema de Administração dos Transportes Internos Motorizados e órgão subsetorial em relação a todas as unidades da Pasta, tem as atribuições previstas nos artigos 7º, 8º e 9º do Decreto n. 9.543, de 1º de março de 1977.

Art. 20. O Serviço de Finanças, órgão setorial dos Sistemas de Administração Financeira e Orçamentária da Secretaria e órgão subsetorial em relação a todas as unidades da Pasta, tem as seguintes atribuições:

- I – por meio da Seção de Orçamento e Custos:
 - a. propor normas para a execução orçamentária, atendendo aquelas baixadas pelos órgãos centrais;
 - b. processar a distribuição das dotações da unidade orçamentária para as unidades de despesa;
 - c. analisar os custos das unidades de despesa e atender às solicitações dos órgãos centrais sobre a matéria;
 - d. manter registros necessários à apuração de custos;
 - e. controlar a execução orçamentária segundo as normas estabelecidas.
- II – por meio da Seção de Despesa:
 - a. propor as normas e procedimentos relativos à organização financeira, atendendo a determinações baixadas pelo órgão central do sistema;
 - b. elaborar a programação financeira da unidade orçamentária;
 - c. analisar a execução financeira das unidades de despesa;
 - d. emitir empenhos e subempenhos;
 - e. verificar se foram atendidas as exigências legais e regulamentares para que as despesas possam ser empenhadas;
 - f. elaborar as programações financeiras das unidades de despesa;
 - g. examinar os documentos comprobatórios da despesa e providenciar os respectivos pagamentos dentro dos prazos estabelecidos segundo a programação financeira;
 - h. emitir cheques, ordens de pagamento e transferências de fundos e outros tipos de documentos adotados para a realização de pagamentos;
 - i. atender às requisições de recursos financeiros;
 - j. manter registros necessários à demonstração das disponibilidades e dos recursos financeiros utilizados.

Subseção V

Do Centro de Recursos Humanos

Art. 21. O Centro de Recursos Humanos, órgão setorial do Sistema de Administração de Pessoal da Secretaria e órgão subsetorial em relação a todas as unidades da Pasta, tem as seguintes atribuições:

- I – assistir às autoridades da Secretaria nos assuntos relacionados com o Sistema de Administração de Pessoal;
- II – planejar a execução, no âmbito da Secretaria, das políticas, diretrizes e normas emanadas do órgão central do Sistema de Administração de Pessoal;
- III – elaborar propostas de diretrizes e normas para o atendimento de situações específicas, em complementação àquelas emanadas do órgão central do Sistema;

- IV – coordenar, prestar orientação técnica, controlar e, quando for o caso, executar, em consonância com o disposto no inciso II deste artigo, as atividades de administração de pessoal civil da Secretaria, inclusive dos estagiários e do pessoal contratado para a prestação de serviços;
- V – opinar sobre assuntos de recursos humanos, no âmbito da Secretaria, observadas as políticas, diretrizes e normas emanadas do órgão central do Sistema;
- VI – zelar pela adequada instrução dos processos relativos a recursos humanos que devam ser submetidos à apreciação do órgão central do Sistema ou de outros órgãos da Administração Pública Estadual, inclusive do Poder Legislativo, do Poder Judiciário, do Ministério Público e do Tribunal de Contas, providenciando, quando for o caso, a complementação de dados pelos órgãos ou autoridades competentes;
- VII – atuar sempre em integração com o órgão central do Sistema de Administração de Pessoal e com os demais órgãos da Secretaria, devendo propor sugestões e providenciar o atendimento das solicitações remetidas à sua área;
- VIII – por meio da Equipe Técnica:
 - a. assistir ao dirigente do Centro de Recursos Humanos no desempenho de suas funções;
 - b. realizar estudos e pesquisas de interesse do Sistema de Administração de Pessoal, em relação a:
 - 1. planejamento e controle dos recursos humanos;
 - 2. política salarial;
 - 3. seleção e desenvolvimento de recursos humanos;
 - 4. legislação de pessoal;
 - 5. expediente de pessoal;
 - 6. cadastro funcional;
 - 7. frequência.
 - c. propor padrões de lotação para as unidades administrativas, de acordo com sua especificidade e com base nos elementos fornecidos por seus dirigentes;
 - d. prestar apoio, propor medidas de adequação e integração dos sistemas de processamento eletrônico de dados, estimulando a sua utilização para cadastramento e arquivo;
 - e. orientar a identificação das necessidades de recursos humanos nos órgãos e motivar as autoridades, com responsabilidade nesse processo a elaborar propostas do quadro de pessoal adequado aos objetivos da Secretaria;
 - f. efetuar a projeção das despesas com recursos humanos e encargos previdenciários para a elaboração do orçamento, acompanhando e controlando sua execução;
 - g. analisar as variações mensais da folha de pagamento;
 - h. preparar manifestação na forma da legislação específica, sobre todos os assuntos pertinentes à administração de pessoal.
- IX – por meio da Seção de Cadastro:
 - a. criar, manter e atualizar as anotações no cadastro de cargos e funções;
 - b. controlar:
 - 1. limite para admissão de servidores;
 - 2. atendimento dos requisitos fixados para o provimento de cargos e o preenchimento de funções-atividades;
 - 3. concessão de *pro labore* e de gratificação de representação.
 - c. criar, manter e atualizar o prontuário dos servidores, registrando todos os atos de sua vida funcional a partir do ato de nomeação ou admissão.
- X – por meio da Seção de Frequência de Pessoal:
 - a. registrar, controlar e atestar a frequência mensal;

- b. apurar e certificar o tempo de serviço dos servidores para todos os efeitos legais;
- c. preparar decretos de provimento de cargos, resoluções de preenchimento de funções-atividades e outros atos designatórios;
- d. lavrar contratos individuais de trabalho e todos os atos relativos à sua alteração, suspensão e rescisão;
- e. preparar os atos relativos à posse, promoção, acesso e vantagens pecuniárias;
- f. solicitar ao órgão central do Sistema de Administração de Pessoal a indicação de candidatos remanescentes selecionados em concurso público;
- g. elaborar apostilas sobre alterações de dados pessoais e funcionais de servidores;
- h. preparar e expedir formulários às instituições de previdência social competentes, bem como outros exigidos pela legislação pertinente;
- i. expedir guias para exame de saúde;
- j. comunicar aos órgãos e entidades competentes o falecimento de servidores;
- l. manter os servidores informados a respeito de seus direitos e deveres.

Subseção VI

Do Centro de Convivência Infantil

Art. 22. O Centro de Convivência Infantil tem as seguintes atribuições:

- I – receber e cuidar das crianças, filhos ou dependentes legais de servidoras, durante o seu horário de trabalho;
- II – zelar pelo bem-estar das crianças assistidas;
- III – orientar as famílias das crianças assistidas;
- IV – providenciar o atendimento alimentar às crianças;
- V – zelar pela higiene da alimentação distribuída às crianças, bem como do material e das dependências por elas utilizados;
- VI – elaborar e executar programas necessários ao desenvolvimento das crianças assistidas;
- VII – realizar estudos visando à permanente atualização e aperfeiçoamento de métodos e técnicas pertinentes;
- VIII – garantir a participação das mães e pais das crianças assistidas, por intermédio de organizações específicas.

Parágrafo único. Os servidores que, em razão de viuvez, invalidez devidamente comprovada do cônjuge, separação legal ou de fato, tenham a guarda dos filhos, poderão se valer dos serviços do Centro de Convivência Infantil.

Subseção VII

Da Comissão Processante Permanente

Art. 23. A Comissão Processante Permanente tem por atribuição realizar os processos administrativos disciplinares e as sindicâncias, no âmbito da Secretaria.

Subseção VIII

Da Consultoria Jurídica

Art. 24. A Consultoria Jurídica tem por atribuição exercer a advocacia consultiva do Estado no âmbito da Secretaria.

Subseção IX

Das Comissões de Transporte Coletivo Regular, de Fretamento Metropolitano e de Cadastramento

Art. 25. As Comissões de Transporte Coletivo Regular e de Fretamento Metropolitano tem as seguintes atribuições:

- I – manifestar-se, quando solicitadas, sobre matéria relativa aos respectivos campos de atuação;
- II – propor a elaboração de normas complementares;
- III – sugerir alterações que visem ao aperfeiçoamento dos serviços;
- IV – propor a adoção de medidas tendentes ao aperfeiçoamento das normas, regulamentos e serviços;
- V – elaborar e aprovar os respectivos regimentos internos;
- VI – pronunciar-se sobre outros assuntos que sejam submetidos à sua apreciação;
- VII – julgar, originariamente, os recursos relativos à imposição de penalidades de que tratam os artigos 45, I, II e III, do Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986⁹¹ e 21 a 28, do Decreto n. 19.835, de 29 de outubro de 1982.

Art. 26. As Comissões de Cadastramento têm as seguintes atribuições:

- I – cadastrar as empresas interessadas em participar da execução dos serviços de transporte coletivo regular de passageiros de cada região metropolitana;
- II – elaborar e aprovar o respectivo regimento interno.

Seção II

Da Coordenadoria de Assistência aos Municípios

Art. 27. A Coordenadoria de Assistência aos Municípios tem por atribuição:

- I – coordenar o relacionamento da Secretaria com as administrações municipais, colaborando no gerenciamento dos problemas municipais de transporte urbano de passageiros;
- II – participar de estudos e programas destinados ao desenvolvimento do sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros em conjunto com os municípios integrantes de regiões metropolitanas;
- III – subsidiar a elaboração de programas e a execução de obras do sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros;
- IV – realizar estudos objetivando a promoção do sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros, junto aos municípios integrantes de regiões metropolitanas;
- V – propor a celebração de convênios objetivando a promoção do sistema metropolitano de transporte público de passageiros.

Subseção I

Do Grupo Técnico I

Art. 28. O Grupo Técnico I tem as seguintes atribuições:

- I – executar gestões de articulação dos sistemas municipais de transportes urbanos com o sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros;
- II – efetuar o levantamento e a identificação das necessidades técnicas, materiais e financeiras dos municípios integrantes de regiões metropolitanas;
- III – coordenar a implantação de equipamentos urbanos, visando atender às necessidades dos municípios integrantes de regiões metropolitanas;
- IV – receber, instruir e acompanhar o processamento das reivindicações encaminhadas à Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos por organismos das administrações municipais ou pela sociedade civil organizada;
- V – realizar o acompanhamento e fiscalização dos convênios estabelecidos com os municípios das regiões metropolitanas;
- VI – propor, acompanhar e controlar os programas de assistência técnica, material e financeira aos municípios integrantes de regiões metropolitanas.

Subseção II Do Grupo Técnico II

Art. 29. O Grupo Técnico II tem as seguintes atribuições:

- I – realizar e participar de eventos objetivando a integração da comunidade e de suas entidades representativas nos programas da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos;
- II – promover o relacionamento da Secretaria com organismos privados e públicos de representação dos transportes metropolitanos;
- III – organizar e manter cadastro de informações institucionais dos municípios;
- IV – implantar, manter e acompanhar registros de sugestões e de reivindicações dos usuários e da comunidade;
- V – realizar pesquisas e estudos relacionados à qualidade dos serviços prestados pelas operadoras de transporte público de passageiros;
- VI – desenvolver programas visando informar, conscientizar e motivar o usuário.

Seção III Da Coordenadoria de Transporte Coletivo

Art. 30. A Coordenadoria de Transporte Coletivo tem as seguintes atribuições:

- I – executar e fiscalizar programas de implantação, operação, melhoria e manutenção dos serviços compreendidos no sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros;
- II – propor o plano geral de remodelação e melhoria dos serviços de transporte coletivo, contendo programa de ação para a operação do transporte de passageiros nas regiões metropolitanas;
- III – propor normas e procedimentos para acompanhamento, controle e fiscalização dos serviços metropolitanos de transporte coletivo;
- IV – prestar apoio técnico e administrativo aos trabalhos das Comissões de Transporte Coletivo Regular, de Fretamento Metropolitano e de Cadastramento;
- V – executar projetos especiais, quando determinados pelo Secretário dos Transportes Metropolitanos.

Subseção I Do Grupo Técnico I

Art. 31. O Grupo Técnico I tem as seguintes atribuições:

- I – elaborar programas de transporte coletivo, com base nos aspectos institucionais, operacionais, administrativos e de integração intra e intermodal dos serviços;
- II – realizar pesquisas e estudos relacionados ao dimensionamento e operação dos serviços prestados pelas operadoras de transporte público de passageiros;
- III – elaborar estudos de integração intra e intermodais com base nos aspectos físicos e operacionais dos serviços;^[4]
- IV – desenvolver programas de adequação, operação, manutenção, conservação, ampliação, remodelação e melhoria dos serviços;
- V – administrar as concessões, permissões, autorizações e contratações dos serviços;
- VI – fiscalizar, controlar e acompanhar as empresas e profissionais do setor, compreendendo seus aspectos físicos, operacionais, patrimoniais, econômicos, financeiros, tributários, trabalhistas e contábeis;
- VII – manter os registros e cadastros de empresas e profissionais operadores do setor;
- VIII – manter atualizado o cadastro físico, operacional e técnico dos serviços integrantes do sistema alimentador de transporte de passageiros nas regiões metropolitanas;

- IX – desenvolver normas e regulamentos relativos à operação dos serviços;
- X – elaborar estudos técnicos relativos ao desempenho operacional dos equipamentos empregados, visando subsidiar sua normatização, especificação e seleção;
- XI – elaborar programas especiais de operação, destinados a atender situações emergenciais ou deficiência dos serviços.

Subseção II

Do Grupo Técnico II

Art. 32. O Grupo Técnico II tem as seguintes atribuições:

- I – acompanhar e avaliar a execução de programas de transporte coletivo, com base nos aspectos institucionais, orçamentários, fiscais e tarifários dos serviços;
- II – elaborar estudos técnicos de mercado, com base em cadastro atualizado de indicadores econômicos e financeiros dos serviços;
- III – elaborar estudos de tarifação, arrecadação, exploração, administração e financiamento da operação dos serviços;
- IV – manter o registro e atualização dos insumos e custos operacionais, visando propostas de padrões para o cálculo tarifário;
- V – elaborar estudos de integrações intra e intermodais, com base nos aspectos econômicos e financeiros dos serviços.

Seção IV

Da Coordenadoria de Planejamento e Gestão

Art. 33. A Coordenadoria de Planejamento e Gestão tem as seguintes atribuições:

- I – executar e fiscalizar projetos e obras de transporte urbano de passageiros nas regiões metropolitanas;
- II – realizar o planejamento do transporte urbano de passageiros para as regiões metropolitanas, em especial do transporte coletivo de caráter regional, respeitadas as disposições constitucionais em vigor;
- III – elaborar o plano geral de remodelação e expansão dos serviços de transporte urbano de passageiros, envolvendo o planejamento plurianual de investimentos estaduais na área de transporte coletivo;
- IV – participar de pesquisas e estudos relativos a:
 - a. dimensionamento e operação dos serviços prestados pelas operadoras de transporte público de passageiros;
 - b. integração intra e intermodal;
- V – opinar sobre a celebração de contratos, acordos, ajustes, que impliquem em investimentos nos sistemas de transportes urbanos de passageiros de regiões metropolitanas;
- VI – executar as atividades de informática no âmbito da Secretaria;
- VII – elaborar contratos e convênios de natureza técnica necessários à implementação de programas, projetos e atividades relativos à execução de obras, fornecimento de equipamentos e serviços técnicos especializados;
- VIII – executar projetos especiais, quando determinados pelo Secretário dos Transportes Metropolitanos.

Subseção I

Do Grupo Técnico I

Art. 34. O Grupo Técnico I tem as seguintes atribuições:

- I – elaborar planos, projetos e orçamentos dos investimentos públicos, anuais e plurianuais, de remodelação e expansão dos transportes urbanos para as regiões metropolitanas;

- II – elaborar estudos institucionais, técnicos, de mercado, financeiros, tarifários, econômicos e sociais, visando à definição de parâmetros de avaliação de projetos de interesse da Secretaria;
- III – manter atualizado o cadastro físico, operacional e técnico dos serviços do sistema estrutural de transporte de passageiros nas regiões metropolitanas;
- IV – identificar, nos mercados interno e externo, fontes de recursos para investimentos na área de transporte coletivo de caráter regional;
- V – ajustar programas e projetos em desenvolvimento às exigências e especificações dos detentores de recursos;
- VI – acompanhar a evolução da tecnologia de transporte urbano de passageiros, objetivando a atualização dos serviços e sua expansão, coordenando os programas de desenvolvimento tecnológico no âmbito da Secretaria.

Subseção II Do Grupo Técnico II

Art. 35. O Grupo Técnico II tem as seguintes atribuições:

- I – realizar o acompanhamento físico-financeiro dos programas e projetos de investimento no âmbito da Pasta;
- II – efetuar medições de obras, de serviços especializados e emitir pareceres técnicos relativos a equipamentos e materiais utilizados nas atividades da Secretaria;
- III – participar de estudos e auxiliar na definição de projetos a serem desenvolvidos em conjunto com o setor privado;
- IV – efetuar análises de desempenho dos recursos aplicados no sistema de transporte coletivo de região metropolitana.

Subseção III Do Centro de Informática

Art. 36. O Centro de Informática tem as seguintes atribuições:

- I – elaborar o plano-diretor de informática da Secretaria;
- II – promover a implantação e operação dos serviços de informática da Secretaria;
- III – realizar a manutenção, preventiva e corretiva, de sistemas e equipamentos de informática da Secretaria;
- IV – propor a modernização de sistemas, métodos e processos adotados;
- V – atender às necessidades de processamento de dados das unidades técnicas e administrativas da Secretaria;
- VI – atender, no que couber, às necessidades de processamento de dados dos integrantes do sistema metropolitano de transporte coletivo;
- VII – desenvolver metodologia de integração dos sistemas de informática e de documentação adotados no setor.

Seção V Das Seções de Expediente

Art. 37. As Seções de Expediente das Coordenadorias de Assistência aos Municípios, de Transporte Coletivo e de Planejamento e Gestão têm as seguintes atribuições:

- I – receber, registrar, distribuir e expedir papéis e processos;
- II – preparar o expediente da Coordenadoria, desempenhando, entre outras, as seguintes atividades:
 - a. executar e conferir os serviços de datilografia;
 - b. providenciar cópias de textos;
 - c. providenciar a requisição de papéis e processos;
 - d. manter arquivo das cópias dos textos datilografados.

Capítulo IV Das Competências

Seção I

Do Secretário dos Transportes Metropolitanos

Art. 38. Ao Secretário dos Transportes Metropolitanos, além do que lhe for atribuído pela legislação em vigor, compete:

- I – em relação ao Governador do Estado e ao próprio cargo:
 - a. propor a política e as diretrizes a serem adotadas pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos;
 - b. assistir ao Governador na formulação da política do Estado para os transportes públicos de passageiros para as regiões metropolitanas;
 - c. manifestar-se sobre os assuntos que devam ser submetidos ao Governador;
 - d. submeter à apreciação do Governador projetos de lei e decretos;
 - e. referendar os atos do Governador, relativos à sua área de atuação;
 - f. autorizar a divulgação de atos e atividades da Pasta;
 - g. designar os membros da Comissão Processante Permanente e do Colegiado do Grupo de Planejamento Setorial;
 - h. criar comissões não permanentes e grupos de trabalho;
 - i. comparecer perante a Assembléia Legislativa ou suas comissões permanentes ou especiais de inquérito para prestar esclarecimentos;
 - j. providenciar, observada a legislação em vigor, a instrução dos expedientes relativos a requerimentos e indicações sobre matéria pertinente à Pasta, dirigidos ao Governador pela Assembléia Legislativa do Estado.
- II – em relação às atividades da Pasta:
 - a. administrar e responder pela execução dos programas de trabalho da Pasta, de acordo com a política e as diretrizes fixadas pelo Governador;
 - b. expedir atos para a boa execução da Constituição, das leis e regulamentos;
 - c. decidir sobre as proposições encaminhadas pelos dirigentes das unidades subordinadas;
 - d. aprovar os planos e programas de trabalho das entidades descentralizadas vinculadas à Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos;
 - e. cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos, as decisões e as ordens das autoridades superiores;
 - f. autorizar entrevistas de servidores da Secretaria à imprensa em geral sobre assunto da Pasta;
 - g. delegar atribuições e competências, por ato expresso, aos seus subordinados;
 - h. decidir sobre os pedidos e questões formulados em grau de recurso, com exceção daqueles a que se referem os incisos XIII e XIV do artigo 40, que serão decididos pelo Chefe de Gabinete;
 - i. expedir ordens e instruções necessárias à manutenção da regularidade do serviço;
 - j. praticar todo e qualquer ato ou exercer quaisquer das atribuições ou competências dos órgãos e servidores subordinados;
 - l. avocar atribuições ou competência de órgão ou servidor subordinado;
 - m. apresentar relatório anual dos serviços executados pela Pasta.
- III – em relação aos serviços metropolitanos de transporte coletivo:
 - a. aprovar o Plano Geral de Remodelação e Melhoria dos Serviços de Transporte Coletivo;
 - b. delegar, por meio de concessão, permissão ou autorização, a execução dos serviços metropolitanos de transporte coletivo de passageiros em suas diferentes modalidades;

- c. aprovar normas e regulamentos referentes aos serviços de transporte de passageiros urbanos de interesse metropolitano;
 - d. aprovar normas e especificações de veículos;
 - e. criar linhas e determinar a cassação, a intervenção ou a retomada temporária da permissão ou autorização de serviços e a transferência de serviço permitido ou autorizado e a substituição de operadora;
 - f. fixar as tarifas dos serviços e de seus seccionamentos e taxas de embarque em conexões intra e intermodais;
 - g. fixar preços de serviços prestados aos usuários do sistema metropolitano de transporte coletivo;
 - h. aprovar planos e programas de integração entre as diversas modalidades de transporte coletivo de passageiros e estabelecer zonas de operação, quando necessário à racionalização do transporte;
 - i. criar câmaras e conselhos de assessoramento ao planejamento e à execução dos serviços de transporte de passageiros nas regiões metropolitanas;
 - j. designar fiscais.
- IV – em relação ao Sistema de Administração de Pessoal, exercer a competência prevista no artigo 19 do Decreto n. 13.242, de 12 de fevereiro de 1979;
- V – em relação aos Sistemas de Administração Financeira e Orçamentária, exercer as competências previstas nos artigos 12 e 13 do Decreto-lei n. 233, de 28 de abril de 1970;
- VI – em relação ao Sistema de Administração dos Transportes Internos Motorizados, exercer as competências previstas no artigo 14 do Decreto n. 9.543, de 1º de março de 1977;
- VII – em relação à administração de material e patrimônio:
- a. exercer as competências previstas nos artigos 1º, 2º, 3º e 5º do Decreto n. 33.138, de 9 de janeiro de 1990;^[5]
 - b. autorizar a transferência de bens, exceto imóveis, inclusive para outras Secretarias de Estado;
 - c. autorizar o recebimento de doações de bens móveis, sem encargos.

Seção II Do Secretário-Adjunto

Art. 39. Ao Secretário-Adjunto compete:

- I – responder pelo expediente da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos nos impedimentos legais e temporários, bem como ocasionais, do Titular da Pasta;
- II – representar o Secretário junto a autoridades e órgãos;
- III – exercer outras atribuições que lhe forem delegadas pelo Secretário dos Transportes Metropolitanos.

Seção III Do Chefe de Gabinete

Art. 40. Ao Chefe de Gabinete, além do que lhe for conferido pela legislação em vigor, compete:

- I – substituir o Secretário-Adjunto nos seus impedimentos;
- II – assistir ao Titular da Pasta no desempenho de suas funções;
- III – coordenar, orientar e acompanhar as atividades das unidades subordinadas;
- IV – fazer executar a programação dos trabalhos nos prazos previstos;
- V – baixar normas de funcionamento das unidades subordinadas;
- VI – solicitar informações a outros órgãos da administração pública;
- VII – encaminhar papéis, processos e expedientes diretamente aos órgãos competentes para manifestação sobre os assuntos neles tratados;

- VIII – decidir os pedidos de certidões e “vista” de processos;
- IX – em relação ao Sistema de Administração de Pessoal, exercer as competências previstas nos artigos 24 e 29 do Decreto n. 13.242, de 12 de fevereiro de 1979;
- X – em relação aos Sistemas de Administração Financeira e Orçamentária, no âmbito da Pasta, enquanto dirigente de unidade de despesa:
 - a. autorizar despesa dentro dos limites impostos pelas dotações liberadas para as unidades de despesa, bem como firmar contratos, quando for o caso;
 - b. autorizar adiantamentos;
 - c. submeter a proposta orçamentária à aprovação do Titular da Pasta;
 - d. autorizar liberação, restituição ou substituição de caução em geral e de fiança, quando dadas em garantia de execução de contrato.
- XI – em relação ao Sistema de Administração dos Transportes Internos Motorizados, exercer, no âmbito da Pasta, as competências previstas nos artigos 16 e 18 do Decreto n. 9.543, de 1º de março de 1977;
- XII – em relação à administração de material e patrimônio, no âmbito da Pasta:
 - a. autorizar a transferência de bens móveis, de um para outro órgão da estrutura básica;
 - b. autorizar a locação de imóveis;
 - c. autorizar, por ato específico, as autoridades que lhe são subordinadas a requisitarem transporte de material por conta do Estado;
 - d. decidir sobre a utilização de próprios do Estado;
 - e. exercer as competências previstas no Decreto n. 33.138, de 9 de janeiro de 1990, que lhe forem delegadas pelo Titular da Pasta.
- XIII – julgar, em segunda e última instância administrativa, os recursos das decisões das Comissões de Transporte Coletivo Regular e de Fretamento Metropolitano;
- XIV – julgar recursos decorrentes das decisões da Comissão de Cadastramento, na forma prevista em lei e regulamento próprios.

Seção IV Dos Coordenadores

Art. 41. O Coordenador de Assistência aos Municípios, o Coordenador de Transporte Coletivo e o Coordenador de Planejamento e Gestão, em suas respectivas áreas de atuação, têm as seguintes competências:

- I – as previstas nos incisos II a IX do artigo 40 deste Decreto;
- II – em relação ao Sistema de Administração de Pessoal, as previstas no artigo 24 do Decreto n. 13.242, de 12 de fevereiro de 1979.

Art. 42. Ao Coordenador de Transporte Coletivo, em relação ao Sistema Metropolitano de Transportes Públicos de Passageiros, compete, ainda:

- I – para todas as modalidades de transporte:
 - a. expedir os atos de formalização das permissões e autorizações outorgadas, bem como de suas alterações e prorrogações;
 - b. estabelecer procedimentos relativos à operação das linhas e serviços concedidos, permitidos ou autorizados;
 - c. autorizar a execução e a supressão de serviços complementares de linhas metropolitanas em operação;
 - d. aprovar os editais de licitação referentes à operação de linhas e aos serviços de transporte metropolitano;
 - e. autorizar as incorporações, cisões ou fusões de empresas de prestação de serviços de transporte público, enquanto titulares de permissão ou autorização;
 - f. estabelecer e adotar medidas para a regulamentação, emissão e distribuição de passes e vales-transporte;

- g. autorizar a penetração de linha local, para operação de retorno, em área de outro município;
 - h. emitir certificado de autorização de tráfego de veículos;
 - i. propor a designação de fiscais;
 - j. nos termos dos respectivos contratos de concessão ou, para os serviços permitidos ou autorizados, da regulamentação específica:
 - 1. impor as penalidades de multa e, sem prejuízo da competência dos fiscais designados, de retirada de veículo de circulação, de apreensão de veículo e de liberação de veículo;
 - 2. propor a penalidade de cassação de permissão ou de autorização, com base nos processos administrativos competentes;
 - 3. propor a intervenção ou a retomada temporária da permissão ou autorização, com base em sindicâncias competentes;
 - 4. autorizar a suspensão temporária de serviços;
 - 5. expedir atestado de desempenho.
 - l. determinar a interferência operacional em serviços, em situações emergenciais;
 - m. propor normas e especificações de veículos.
- II – em particular, para os serviços de ônibus:
- a. propor a implantação de zonas de operação;
 - b. aprovar os pedidos de registro de empresas ou entidades operadoras sob regime de fretamento;
 - c. impor a penalidade de cassação do registro de empresa operadora sob o regime de fretamento.
- III – aprovar procedimentos para a operação de conexão intra e/ou intermodais, tais como terminais de transferência de passageiros locais, interurbanos ou de longa distância, estações e pontos intermediários de embarque, desembarque e estacionamentos.
- Art. 43.** Ao Coordenador de Planejamento e Gestão compete, ainda:
- I – atestar medições e emitir laudos técnicos referentes a obras, equipamentos e serviços técnicos especializados objetos de contratos e convênios estabelecidos pela Secretaria;
 - II – assinar termos de recebimento de obras, equipamentos e serviços técnicos especializados, contratados ou conveniados.

Seção V

Dos Diretores de Departamento

- Art. 44.** Aos Diretores de Departamento e das unidades de nível equivalente, em suas respectivas áreas de atuação, além do que lhes for conferido pela legislação em vigor, compete:
- I – em relação às atividades gerais:
 - a. orientar e acompanhar as atividades das unidades subordinadas;
 - b. fazer executar a programação dos trabalhos nos prazos previstos;
 - c. decidir os pedidos de certidões e “vista” de processos.
 - II – em relação ao Sistema de Administração de Pessoal, exercer as competências previstas no artigo 27 do Decreto n. 13.242, de 12 fevereiro de 1979.

Seção VI

Dos Diretores de Divisão e dos Diretores de Serviço

- Art. 45.** Aos Diretores de Divisão, aos Diretores de Serviço e aos dirigentes de unidades de níveis equivalentes, em suas respectivas áreas de atuação, compete:
- I – orientar e acompanhar o andamento das atividades das unidades subordinadas;
 - II – em relação ao Sistema de Administração de Pessoal, exercer as competências previstas no artigo 30 do Decreto n. 13.242, de 12 de fevereiro de 1979.

Art. 46. Ao Diretor da Divisão de Administração compete, ainda:

- I – em relação à administração de material e patrimônio:
 - a. aprovar a relação de materiais a serem mantidos em estoque e dos materiais a serem adquiridos;
 - b. assinar convites e editais de tomadas de preços;
 - c. requisitar materiais ao órgão central;
 - d. autorizar a baixa dos bens móveis do patrimônio.
- II – em relação ao Sistema de Administração dos Transportes Internos Motorizados, exercer as competências previstas no artigo 20 do Decreto n. 9.543, de 1º de março de 1977.

Art. 47. O Diretor do Centro de Recursos Humanos tem, ainda, as competências previstas nos artigos 32 e 33 do Decreto n. 13.242, de 12 de fevereiro de 1979.

Art. 48. Ao Diretor do Serviço de Finanças, da Divisão de Administração, compete, ainda:

- I – autorizar pagamentos de conformidade com a programação financeira;
- II – aprovar a prestação de contas referentes a adiantamentos;
- III – assinar cheques, ordens de pagamento e de transferência de fundos e outros tipos de documentos adotados para realização de pagamentos, em conjunto com o Chefe de Seção de Despesa ou com o dirigente da Unidade de Despesa correspondente.

Seção VII

Dos Chefes de Seção

Art. 49. Aos Chefes de Seção e aos dirigentes de unidades de nível equivalente, em suas respectivas áreas de atuação, compete:

- I – orientar e acompanhar as atividades dos servidores subordinados;
- II – em relação ao Sistema de Administração de Pessoal, exercer as competências previstas no artigo 31 do Decreto n. 13.242, de 12 de fevereiro de 1979.

Art. 50. Ao Chefe da Seção de Despesa do Serviço de Finanças compete:

- I – assinar notas de empenho e subempenho;
- II – assinar cheques, ordens de pagamento e de transferência de fundos e outros tipos de documentos adotados para realização de pagamento, em conjunto com o Diretor do Serviço de Finanças ou com dirigente de unidade de despesa correspondente.

Seção VIII

Das Competências Comuns

Art. 51. São competências comuns ao Chefe de Gabinete e demais dirigentes até o nível de Diretor de Serviço, em suas respectivas áreas de atuação:

- I – em relação às atividades gerais:
 - a. encaminhar à autoridade superior o programa de trabalho e as alterações que se fizerem necessárias;
 - b. promover o entrosamento das unidades subordinadas, garantindo o desenvolvimento integrado dos trabalhos;
 - c. corresponder-se diretamente com autoridades administrativas do mesmo nível;
 - d. decidir sobre recursos interpostos contra despacho de autoridade imediatamente subordinada, desde que não esteja esgotada a instância administrativa;
 - e. determinar o arquivamento de processos e papéis em que inexistam providências a tomar ou cujos pedidos careçam de fundamento legal;

- II – em relação ao Sistema de Administração de Pessoal as previstas no artigo 34 do Decreto n. 13.242, de 12 de fevereiro de 1979;
- III – em relação à administração de material e patrimônio, autorizar a transferência de bens móveis entre as unidades subordinadas.

Art. 52. São competências comuns ao Chefe de Gabinete e demais responsáveis de unidades, até o nível de Chefe de Seção:

- I – em relação às atividades gerais:
 - a. elaborar ou participar da elaboração do programa de trabalho;
 - b. cumprir e fazer cumprir as leis, os decretos, os regulamentos, as decisões, os prazos para desenvolvimento dos trabalhos e as ordens das autoridades superiores;
 - c. transmitir a seus subordinados as diretrizes a serem adotadas no desenvolvimento dos trabalhos;
 - d. contribuir para o desenvolvimento integrado dos trabalhos;
 - e. dirimir ou providenciar as soluções de dúvidas ou divergências que surgirem em matéria de serviço;
 - f. dar ciência imediata ao superior hierárquico das irregularidades administrativas de maior gravidade, mencionando as providências tomadas e propondo as que lhe são afetas;
 - g. manter seus superiores imediatos permanentemente informados sobre o andamento das atividades das unidades subordinadas;
 - h. avaliar o desempenho das unidades subordinadas e responder pelos resultados alcançados, bem como pela adequação dos custos dos trabalhos executados;
 - i. adotar ou sugerir, conforme for o caso, medidas objetivando:
 - 1. o aprimoramento de suas áreas;
 - 2. a simplificação de procedimentos e a agilização do processo decisório, relativos a assuntos que tramitem pelas unidades subordinadas.
 - j. manter a regularidade dos serviços, expedindo as necessárias determinações ou representando às autoridades superiores, conforme o caso;
 - l. manter ambiente propício ao desenvolvimento dos trabalhos;
 - m. providenciar as instruções de processos e expedientes que devam ser submetidos à consideração superior, manifestando-se conclusivamente a respeito da matéria;
 - n. indicar seus substitutos, obedecidos os requisitos de qualificação inerentes ao cargo, função-atividade ou função de serviço público;
 - o. encaminhar papéis à unidade competente para atuar e protocolar;
 - p. apresentar relatórios sobre os serviços executados pelas unidades subordinadas;
 - q. praticar todo e qualquer ato ou exercer quaisquer das atribuições ou competências dos órgãos ou servidores subordinados;
 - r. avocar, de modo geral ou em casos especiais, as atribuições ou competências dos órgãos ou servidores subordinados.
- II – em relação ao Sistema de Administração de Pessoal, as previstas no artigo 35 do Decreto n. 13.242, de 12 de fevereiro de 1979;
- III – em relação à administração de material e patrimônio:
 - a. requisitar material permanente ou de consumo;
 - b. zelar pelo uso adequado e conservação dos equipamentos e materiais.

Art. 53. As competências previstas nesta Seção sempre que coincidentes, serão exercidas, de preferência, pelas autoridades de menor nível hierárquico.

Capítulo V Das Disposições Gerais e Finais

Seção I Das Disposições Gerais

Art. 54. Observadas as disposições constitucionais vigentes, o sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros compreende, em região metropolitana do Estado de São Paulo:

- I – as infra-estruturas de suporte viário e as superestruturas de alimentação e sinalização;
- II – o material rodante, as edificações, as instalações e os equipamentos para sua operação e manutenção;
- III – outras instalações e equipamentos acessórios e complementares;
- IV – as unidades de conexão intra e/ou intermodal, tais como terminais de transferência de passageiros locais, interurbanos ou de longa distância, estações e pontos intermediários de embarque e desembarque e seus estacionamentos.

Art. 55. As atribuições e competências constantes dos Decretos ns. 19.835, de 29 de outubro de 1982 e 24.675, de 30 de janeiro de 1986, e suas alterações ficam transferidas à Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, observadas as disposições deste Decreto.

Art. 56. A Comissão de Transporte Coletivo Regular da Região Metropolitana de São Paulo será constituída por 8 (oito) membros e respectivos suplentes, a serem designados por resolução do Secretário dos Transportes Metropolitanos, sendo:

- I – 3 (três) servidores da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, um deles o seu Presidente;
- II – 1 (um) funcionário da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;
- III – 1 (um) funcionário da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos S/A. – EMTU/SP;
- IV – 1 (um) representante das empresas operadoras, indicado em lista tríplice pelo respectivo órgão de classe;
- V – 1 (um) representante dos usuários;
- VI – 1 (um) representante de município integrante de região metropolitana, indicado pelo órgão regional competente.

§ 1º O prazo de mandato de membro da Comissão de Transporte Coletivo Regular a que se refere este artigo é de 1 (um) ano, podendo ser reconduzido.

§ 2º Nas deliberações da Comissão, quando for o caso, o Presidente, além de seu voto, como membro, terá o voto de desempate.

Art. 57. A Comissão de Fretamento Metropolitano da Região Metropolitana de São Paulo será constituída por 5 (cinco) membros e respectivos suplentes, a serem designados por resolução do Secretário dos Transportes Metropolitanos, sendo:

- I – 2 (dois) representantes da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, um deles o seu Presidente;
- II – 1 (um) representante da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos S/A. – EMTU/SP;
- III – 1 (um) representante das empresas de fretamento, indicado em lista tríplice pelo respectivo órgão de classe;
- IV – 1 (um) representante das empresas operadoras de turismo, indicado em lista tríplice pelo respectivo órgão de classe.

§ 1º O prazo de mandato de membro da Comissão de Fretamento Metropolitano a que se refere este artigo é de 1 (um) ano, podendo ser reconduzido.

§ 2º Nas deliberações da Comissão, quando for o caso, o Presidente, além de seu voto, como membro, terá o voto de desempate.

Art. 58. A Comissão de Cadastramento da Região Metropolitana de São Paulo será constituída por 3 (três) membros e respectivos suplentes a serem designados por resolução do Secretário dos Transportes Metropolitanos, pelo período de 1 (um) ano, dentre servidores da Secretaria, um deles o seu Presidente.

Art. 59. As Comissões de que tratam os artigos 25 e 26 deste Decreto poderão ser instaladas de acordo com as especificidades de região metropolitana do Estado de São Paulo.

Art. 60. As funções dos membros das Comissões de que tratam os artigos 56 a 58 deste Decreto não serão remuneradas, sendo consideradas de caráter relevante.

Art. 61. Cabe recurso contra atos de imposição de penalidades de que tratam os incisos I, II e III, do artigo 45 do Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986 e os artigos 21 a 28 do Decreto n. 19.835, de 29 de outubro de 1982 e contra as decisões das Comissões de Transporte Coletivo Regular e de Fretamento Metropolitano.

§ 1º A intimação dos atos e das decisões a que se refere este artigo será feita mediante publicação no Diário Oficial do Estado.

§ 2º O prazo para interposição dos recursos é de 10 (dez) dias, contado da intimação dos atos e das decisões proferidas.

§ 3º Os recursos dirigidos às Comissões de Transporte Coletivo Regular e de Fretamento Metropolitano terão efeito suspensivo, quando se tratar de imposição de multa e efeito meramente devolutivo nas demais hipóteses.

§ 4º Todos os recursos dirigidos à Chefia de Gabinete terão efeito meramente devolutivo e, em se tratando de imposição de multa, somente serão conhecidos se acompanhados de cópia autêntica da guia comprobatória do efetivo recolhimento da multa.

Seção II

Das Disposições Finais

Art. 62. Ficam mantidas as disposições do Decreto n. 19.835, de 29 de outubro de 1982, do Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, do Decreto n. 27.436, de 7 de outubro de 1987, do Decreto n. 28.478, de 3 de junho de 1988⁽⁶⁾ e demais legislações sobre transporte metropolitano, salvo quando colidirem com o presente Decreto, revogando-se as normas em contrário, em especial o Decreto n. 33.145, de 20 de março de 1991.

Art. 63. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado.

Notas sobre o Decreto n. 34.184/91

[1] Revoga o Decreto Estadual n. 33.145, de 20 de março de 1991, *vide* à pág. 468.

[2] *Vide* Lei Estadual n. 7.450, de 16 de julho de 1991, à pág. 469.

[3] *Vide* Decreto Estadual n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, à pág. 360.

[4] Retificação do DOE, de 20 de novembro de 1991.

[5] *Vide* Decreto Estadual n. 33.138, de 15 de março de 1991, à pág. 468.

[6] *Vide* Decreto Estadual n. 28.478, de 3 de junho de 1988, à pág. 386.

LEI COMPLEMENTAR N. 666, DE 26 DE NOVEMBRO DE 1991

AUTORIZA O PODER EXECUTIVO A CONCEDER ISENÇÃO DE TARIFAS DE TRANSPORTE ÀS PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Governador do Estado de São Paulo,

Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º Ficam isentos do pagamento de tarifas nos serviços de transporte coletivo urbano de responsabilidade do Estado:

- I – as pessoas portadoras de deficiência cuja gravidade comprometa sua capacidade de trabalho, bem como o menor de 14 (quatorze) anos, portador de deficiência que igualmente justifique o benefício;
- II – os maiores de 65 (sessenta e cinco) anos.

Parágrafo único. A isenção de que trata este artigo poderá ser estendida a um acompanhante do deficiente, devidamente registrado junto à entidade ou órgão prestador do serviço, atendidas as condições fixadas em regulamento.

Art. 2º O Poder Executivo, mediante decreto, poderá, em caráter excepcional, conceder a isenção de que trata o artigo anterior, por prazo determinado, em favor de segmentos da população especialmente atingidos por situações de calamidade pública ou de grave crise social ou econômica.

Art. 3º O Poder Executivo expedirá instruções aos representantes da Fazenda do Estado nas empresas referidas no artigo 2º, inciso II, do Decreto-lei Complementar n. 7, de 6 de novembro de 1969, para concretização das providências administrativas e operacionais necessárias à efetivação das isenções de que trata esta Lei Complementar.

Art. 4º Esta Lei Complementar entrará em vigor na data de sua publicação, devendo ser regulamentada no prazo de 60 (sessenta) dias.

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado.

DECRETO N. 34.528, DE 30 DE DEZEMBRO DE 1991

ALTERA A REDAÇÃO DO ARTIGO 2º, DO DECRETO N. 33.619, DE 13 DE AGOSTO DE 1991,^[1] QUE DISPÕE SOBRE A CLASSIFICAÇÃO INSTITUCIONAL DA SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS

Luiz Antonio Fleury Filho, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais e com fundamento no artigo 6º do Decreto-lei n. 233, de 28 de abril de 1970, Lei n. 7.450, de 16 de julho de 1991^[2] e à vista do disposto no Decreto n. 34.184, de 18 de novembro de 1991,^[3] decreta:

Art. 1º O artigo 2º do Decreto n. 33.619, de 13 de agosto de 1991 passa a vigorar com a seguinte redação:

- “I – Gabinete do Secretário;
- II – Coordenadoria de Assistência aos Municípios;
- III – Coordenadoria de Transporte Coletivo;
- IV – Coordenadoria de Planejamento e Gestão”.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado.

Notas sobre o Decreto n. 34.528/91

[1] *Vide* Decreto Estadual n. 33.619, de 13 de agosto de 1991, à pág. 473.

[2] *Vide* Lei Estadual n. 7.450, de 16 de julho de 1991, à pág. 469.

[3] *Vide* Decreto Estadual n. 34.184, de 18 de novembro de 1991, à pág. 473.

RESOLUÇÃO STM N. 55, DE 4 DE FEVEREIRO DE 1992

DISCIPLINA AS ATIVIDADES PELA SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS – STM E PELA EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO S/A. – EMTU, RELATIVAS À FISCALIZAÇÃO DO SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE COLETIVO POR ÔNIBUS

O Secretário dos Transportes Metropolitanos,

Considerando as disposições da Lei n. 7.450, de 16 de julho de 1991,^[1] que criou a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM, estabelecendo suas competências e atribuições e, bem assim, do Decreto n. 34.184, de 18 de novembro de 1991,^[2] que fixou a sua estrutura;

Considerando as disposições dos Decretos n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, com as modificações operadas pelo Decreto n. 37.436, de 7 de outubro de 1987, Decreto n. 19.835, de 29 de outubro de 1982, o Decreto n. 28.478, de 3 de junho de 1988,^[3] e que demais normas subsequentes baixadas pela Secretaria de Negócios Metropolitanos – SNM, ou pela Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano – SDHU;

Considerando, a necessidade de harmonizar os dispositivos anteriormente existentes com a atual Lei n. 7.450/91 e respectivo Regulamento, definindo a área de atuação da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU e aperfeiçoando os procedimentos relativos à atividade de fiscalização desenvolvida conjuntamente pela STM e pela EMTU;

Considerando, finalmente, a necessidade de fixar normas procedimentais para o desenvolvimento do processo administrativo, que culmina na aplicação de sanções administrativas aos infratores das disposições regulamentares de transporte metropolitano, resolve:

Art. 1º As atividades realizadas pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM e pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU de fiscalização da operação dos serviços de transporte, por ônibus, e a aplicação de sanção administrativa, quando houver infração, são disciplinadas pelas disposições legais e regulamentares da legislação metropolitana de transporte e pelas normas constantes desta Resolução.

Art. 2º Cabe à Coordenadoria de Transporte Coletivo – CTC, a definição de normas, critérios técnicos e administrativos e a expedição de diretrizes de programação periódica para a realização das atividades de fiscalização desenvolvida pela STM e pela EMTU, bem como a responsabilidade pela abertura e andamento do processo administrativo correspondente, quando houver apuração de infração.

Parágrafo único. Para as finalidades constantes deste artigo, a CTC expedirá, quando for o caso, Portarias numeradas e datadas, sempre em consonância com as diretrizes definidas nesta Resolução.

Art. 3º Cabe à EMTU, por seus agentes fiscais expressamente credenciados pela STM:

I – programar e realizar a fiscalização de campo respeitadas as diretrizes expedidas;

- II – elaborar Relatório de Fiscalização – RF circunstanciado, com descrição pormenorizada dos fatos, comparando os dados obtidos em campo com as condições de operação da Linha e infringência às normas regulamentares;
- III – aplicar, de imediato, as penalidades de retirada de veículo de circulação e de apreensão de veículo, tomando a seguir as providências cabíveis em cada caso.

Art. 4º Constatada infração sujeita à penalidade de apreensão de veículo, o agente fiscal credenciado:

- I – providenciará a remoção do veículo para pátio da EMTU ou outro por esta definido;
- II – imporá o Auto de Infração e de Imposição de Penalidade de Apreensão de Veículo em 3 (três) vias, entregando, mediante recibo, a 1ª via ao condutor do veículo;
- III – encaminhará a 2ª via do Auto de Infração e Imposição de Penalidade de Apreensão do Veículo à STM.

Art. 5º Constatada infração sujeita à penalidade de retirada de veículo de circulação, o agente fiscal credenciado:

- I – apreenderá o Certificado de Autorização de Operação do Veículo;
- II – imporá o Auto de Infração e Imposição de Penalidade de Retirada do Veículo de circulação em 3 (três) vias, entregando, mediante recibo, a 1ª via ao representante da empresa transportadora ou ao condutor do veículo;
- III – encaminhará a 2ª via do Auto de Infração e Imposição de Penalidade de Retirada do Veículo de circulação à STM;
- IV – marcará nova vistoria para constatar a cessação de irregularidade motivadora da penalidade.

Art. 6º Após a imposição do Auto de Infração e Imposição de Penalidade de Retirada do Veículo de Circulação e de Apreensão de Veículo, e em seguida às providências descritas nos artigos 4º e 5º, a EMTU elaborará o correspondente Relatório de Fiscalização circunstanciado, numerado, datado e com a identificação do agente fiscal e o encaminhará à STM, no prazo máximo de 2 (dois) dias úteis, uma via de cada documento, de maneira a formar um expediente completo.

§ 1º Cabe ao Coordenador da CTC, em igual prazo, após a análise do expediente, ratificar, em despacho motivado, o auto de imposição das penalidades referidas no *caput* deste artigo, determinando, em seguida, as providências descritas no artigo 8º.

§ 2º Não ratificado pelo Coordenador da CTC, o auto de imposição das penalidades referidas no *caput* deste artigo, compete-lhe desconstitui-lo, adotando, em seguida, as providências para imediata liberação do veículo, ou do certificado apreendido.

Art. 7º Quando se tratar de imposição de penalidade de multa, a EMTU enviará à STM, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, o Relatório de Fiscalização circunstanciado, numerado, datado e com a identificação do agente fiscal e outros documentos que julgar relevantes, de maneira a formar um expediente completo.

Art. 8º Após o recebimento do expediente de fiscalização da EMTU, o Coordenador da CTC tomará, no prazo de 10 (dez) dias úteis, as seguintes providências:

- I – constatando que o Relatório de Fiscalização não descreve fato que caracterize infração capitulada na legislação metropolitana de transporte, determinará, em despacho motivado, o arquivamento do expediente;
- II – verificando infração capitulada na legislação metropolitana de transporte e com base na instrução do expediente recebido da EMTU, aplicará, com despacho fundamentado, o Auto de Infração e Imposição de Penalidade de Multa, ordenando, ainda, a autuação do processo;
- III – determinará a publicação, no Diário Oficial do Estado, do resumo dos autos de infração e de imposição de penalidades, nos termos da legislação pertinente.

Art. 9º A 1ª via dos Auto de Infração e Imposição de Penalidade de Multa deverá ser encaminhada à Infratora, através de Fac-Símile, Telex, por via postal com Aviso de Recebimento – AR, Entrega Pessoal contra recibo, ou outro meio que comprove o seu efetivo recebimento.

§ 1º Não havendo recurso, o infrator deverá pagar multa correspondente no prazo de 10 (dez) dias, a contar da publicação da imposição no Diário Oficial do Estado, nas agências do Banco do Estado de São Paulo S/A. – BANESPA, em favor da Fazenda do Estado, calculando-se o valor da multa pelo valor vigente na data de sua imposição.

§ 2º Se houver interposição de recurso, no prazo de 10 (dez) dias, contado da publicação da imposição da penalidade no Diário Oficial do Estado, a obrigação do pagamento da multa será suspensão nos termos do artigo 13, desta Resolução.

Art. 10. Havendo recurso de 1º grau, a CTC fará o recebimento e o juntará ao processo respectivo, elaborando parecer técnico fundamentado, que conterà no mínimo, as seguintes questões:

- a. obediência ao prazo recursal;
- b. confronto das alegações de fato com o Relatório de Fiscalização e demais disposições regulamentares;
- c. conclusão opinando pelo conhecimento ou não do recurso e, no mérito, pelo provimento ou improvimento.

Art. 11. Havendo matéria jurídica relevante, o processo será enviado à Consultoria Jurídica e, com manifestação, às Comissões de Transporte Regular ou de Fretamento Metropolitano, que deverá julgá-lo em 15 (quinze) dias, após o seu recebimento.

Art. 12. As deliberações relativas aos recursos que forem apresentados às Comissões de Transporte Regular e Fretamento Metropolitano serão publicadas no Diário Oficial do Estado.

Art. 13. Após a publicação da decisão das Comissões de Transporte e de Fretamento Metropolitano não conhecendo ou negando provimento ao recurso, o infrator no prazo de 10 (dez) dias, deverá pagar a multa correspondente, nas agências do Banco do Estado de São Paulo, calculando-se o valor da multa pelo valor vigente do dia do pagamento.

§ 1º O infrator deverá comprovar o pagamento da multa, encaminhando uma cópia reprográfica da guia de recolhimento quitada à Coordenadoria de Transporte Coletivo, para ser juntada ao processo respectivo.

§ 2º A não comprovação do pagamento da multa, nos prazos legais, implicará no encaminhamento do processo à Secretaria da Fazenda para cobrança judicial.

Art. 14. Havendo recursos de 2º grau, dirigidos à Chefia de Gabinete, será elaborado pela CTC outro parecer técnico que conterà, no mínimo, as seguintes informações:

- I – obediência do prazo recursal e comprovação do pagamento da multa;
- II – se o conteúdo do recurso já foi analisado anteriormente, ou se existe matéria nova;
- III – conclusão, opinando pelo conhecimento ou não do recurso e, no mérito, pelo provimento ou improvimento.

§ 1º Havendo matéria jurídica de interesse relevante será solicitado parecer à Consultoria Jurídica.

§ 2º A decisão do recurso de 2º grau, que não deverá ultrapassar 30 (trinta) dias desde a sua interposição, será publicada no Diário Oficial do Estado. Excedendo o prazo, o atraso deverá ser justificado.

Art. 15. Provido o recurso de 2º grau a empresa transportadora requererá, junto à Fazenda do Estado, a devolução dos valores pagos, em se tratando de multa. No caso de aplicação da penalidade de retirada de veículo de circulação ou de apreensão de veículo, competirá ao Coordenador da CTC providenciar a liberação do veículo ou do Certificado.

Art. 16. Compete ao Coordenador da CTC, se for o caso, também a imposição da penalidade de retirada de veículo de circulação e de apreensão do veículo, em caso de impossibilidade do agente fiscal.

Parágrafo único. Compete, ainda ao Coordenador da CTC:

- a. a liberação do veículo apreendido, após a comprovação pela infratora, da efetiva regularização da causa da apreensão e, bem assim, do pagamento das taxas e despesas decorrentes da apreensão, remoção, guarda e liberação do veículo;
- b. a liberação do certificado de autorização de operação do veículo, retirado de circulação após a vistoria prevista no artigo 5º, desta Resolução e após a comprovação da regularização dos motivos causadores da penalidade.

Art. 17. Esta Resolução entrará em vigor 30 (trinta) dias, após sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente, a Portaria SNM-CG n. 8, de 11 de março de 1988.

Notas sobre a Resolução STM n. 55/92

[1] *Vide* Lei Estadual n. 7.450, de 16 de julho de 1991, à pág. 469.

[2] *Vide* Decreto Estadual n. 34.184, de 18 de novembro de 1991, à pág. 473.

[3] *Vide* Decreto Estadual n. 28.478, de 3 de junho de 1988, à pág. 386.

RESOLUÇÃO STM N. 75, DE 24 DE MARÇO DE 1992

DISCIPLINA AS ATIVIDADES REALIZADAS PELA SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS – STM E PELA EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO – EMTU, RELATIVAS AO PLANEJAMENTO, ACOMPANHAMENTO E CONTROLE OPERACIONAIS DO SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE COLETIVO POR ÔNIBUS

O Secretário de Estado dos Transportes Metropolitanos, considerando as disposições da Lei n. 7.450, de 16 de julho de 1991,^[1] que criou a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM, estabelecendo suas competências e atribuições e, bem assim, do Decreto n. 34.184, de 18 de dezembro de 1991,^[2] que fixou a sua estrutura;

Considerando as disposições do Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986^[3] com as modificações operadas pelo Decreto n. 27.436, 7 de outubro de 1987 o Decreto n. 19.835, de 29 de novembro de 1982,^[4] o Decreto n. 28.478, de 3 de junho de 1988,^[5] e demais normas subsequentes baixadas pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos – SNM, ou pela Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano – SHDU;

Considerando a necessidade de harmonizar os dispositivos anteriormente existentes com a Lei n. 7.450/91 e respectivo Regulamento, definindo a área de atuação da EMTU e aperfeiçoando os procedimentos para o desenvolvimento das atividades relativas ao planejamento, acompanhamento e controle operacionais realizadas conjuntamente pela STM e pela EMTU;

Considerando, finalmente, a necessidade de normatizar o processamento administrativo das solicitações e assuntos relacionados com as atividades de planejamento, acompanhamento e controle operacionais do Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo por Ônibus, resolve:

Art. 1º As atividades realizadas pela STM e EMTU relativas às pesquisas, estudos técnicos em geral, programas de transporte coletivo, programas especiais, manutenção de registros e cadastros físicos, operacionais e técnicos, e de administração dos serviços de transporte, são disciplinados pelas disposições legais e regulamentares da legislação metropolitana de transporte e pelas normas constantes da presente Resolução.

Art. 2º Compete à Coordenadoria de Transporte Coletivo – CTC:

- I – estabelecer programas, diretrizes, normas e procedimentos técnicos e administrativos, bem como definir prioridades e prazos para a execução das atividades de pla-

- nejamento, acompanhamento e controle operacionais dos serviços metropolitanos de transportes coletivos por ônibus;
- II – determinar a execução das atividades de planejamento, implantação, acompanhamento e controle operacionais dos serviços metropolitanos de transporte coletivo por ônibus;
 - III – prestar apoio técnico e administrativo aos trabalhos das Comissões de Transporte Coletivo Regular, de Fretamento Metropolitano e de Cadastramento;
 - IV – coordenar os procedimentos seletivos instaurados para a escolha das operadoras dos serviços metropolitanos de transporte coletivo por ônibus e analisar as solicitações de renovação das permissões já outorgadas;
 - V – estabelecer programas e procedimentos com vistas ao desenvolvimento dos Recursos Humanos das empresas operadoras para melhorar a qualidade dos serviços metropolitanos de transporte coletivo por ônibus;
 - VI – coordenar a elaboração de programas especiais de operação destinados a atender situações emergenciais ou de deficiência dos serviços;
 - VII – baixar normas e especificações sobre os equipamentos empregados pelas empresas operadoras;
 - VIII – analisar as solicitações de cadastramento de empresas interessadas em participar dos procedimentos seletivos para a execução de serviços de transporte coletivo regular metropolitano por ônibus;
 - IX – receber, registrar, distribuir e expedir documentos, bem como responsabilizar-se pela abertura e andamento de processos administrativos relacionados com as atividades regulamentadas pela presente Resolução;
 - X – expedir os atos de formalização das permissões e autorizações outorgadas, bem como de suas alterações e prorrogações;
 - XI – emitir a documentação referente a:
 - a. Autorização de Operação de Linha e respectivas características operacionais para o transporte regular;
 - b. Certificado de Autorização de Operação para o transporte de fretamento;
 - c. Certificado de Registro Cadastral;
 - d. Certificado de Autorização de Operação de Veículo, após vistoria técnica.

Parágrafo único. Para as finalidades constantes deste artigo, a CTC expedirá, quando for o caso, Portarias numeradas e datadas, sempre em consonância com as diretrizes definidas nesta Resolução.

Art. 3º Compete à EMTU:

- I – vistoriar as instalações e a frota das empresas operadoras dos serviços de transporte coletivo metropolitano por ônibus;
- II – cadastrar os veículos que compõem a frota das empresas operadoras alocadas nos serviços de transporte coletivo metropolitano por ônibus, bem como administrar a frota determinada por linha, sua qualidade e a reserva técnica, enviando relatório técnico mensalmente à CTC, discriminando a composição da frota alocada nos serviços;
- III – analisar as solicitações de registro e suas renovações formuladas pelas empresas operadoras de serviços de transporte coletivo de interesse metropolitano, sob o regime de fretamento;
- IV – manter atualizado o cadastro físico, operacional e técnico dos serviços integrantes do sistema de transporte coletivo metropolitano por ônibus, enviando, mensalmente, relatório técnico à CTC;
- V – manter e operar a Central Telefônica de Informação e Reclamação relativas ao serviço de transporte coletivo metropolitano por ônibus.

Art. 4º Compete, ainda, à EMTU, inclusive quando expressamente solicitado pela CTC através de expediente próprio:

- I – realizar pesquisas e estudos relacionados ao dimensionamento e operação dos serviços prestados pelas operadoras de transporte coletivo metropolitano por ônibus;
- II – realizar estudos técnicos de adequação, racionalização, operação, manutenção, conservação, ampliação, remodelação, desempenho operacional e melhoria dos serviços metropolitanos de transporte coletivo por ônibus, incluindo aspectos de integração intra e intermodal;
- III – participar, em conjunto com a CTC, da realização de atividades voltadas ao desenvolvimento dos Recursos Humanos das empresas operadoras do Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo por Ônibus;
- IV – participar da elaboração e executar programas especiais de operação destinados a atender situações emergenciais ou de deficiência dos serviços;
- V – elaborar estudos técnicos relativos ao desempenho dos equipamentos em operação empregados pelas empresas permissionárias ou autorizadas;
- VI – coordenar a implantação de programas de racionalização do transporte coletivo metropolitano por ônibus;
- VII – prestar apoio técnico e administrativo à CTC.

Parágrafo único. Os estudos técnicos e relatórios periódicos desenvolvidos pela EMTU, por solicitação da CTC, atenderão às diretrizes e indicações por esta estabelecidas, devendo estar sempre acompanhados das pesquisas e demais informações técnicas e de caráter metodológico que embasaram a elaboração do documento.

Art. 5º Todas as solicitações dos interessados e demais assuntos relativos às atividades objeto desta Resolução, salvo quando de peculiar interesse da EMTU, serão recebidos e protocolados pela Seção de Expediente da CTC, cabendo ao Coordenador determinar o seu encaminhamento.

Art. 6º As decisões do Coordenador da CTC relativas aos serviços de transporte coletivo por ônibus deverão constar de despacho fundamentado e motivado, bem como publicadas no DOE.

Art. 7º Das decisões do Coordenador da CTC poderá ser interposto recurso às Comissões de Transporte Coletivo Regular e de Fretamento Metropolitano, conforme o caso, no prazo de 10 dias, contado da sua publicação.

§ 1º Recebendo o recurso, a CTC o juntará ao processo respectivo, elaborando parecer técnico fundamentado, no qual constará, no mínimo, o seguinte:

- a. obediência ao prazo recursal;
- b. confronto das alegações do recorrente com as disposições regulamentares;
- c. conclusão, opinando pelo conhecimento ou não do recurso e, no mérito, pelo provimento ou improvimento.

§ 2º Havendo matéria jurídica de interesse relevante, o processo será enviado à Consultoria Jurídica e, com manifestação, às Comissões de Transporte Coletivo Regular ou de Fretamento Metropolitano, que deverá julgá-lo em 15 dias, após o seu recebimento, sendo suas deliberações devidamente publicadas.

Art. 8º No prazo de 10 dias contado da publicação da decisão das Comissões de Transporte Coletivo Regular e de Fretamento Metropolitano poderá ser interposto recurso de 2º grau dirigido à Chefia de Gabinete.

§ 1º Havendo recurso de 2º grau, será elaborado pela CTC outro parecer técnico, fundamentado, no qual constará, no mínimo, o seguinte:

- a. obediência ao prazo recursal;
- b. se o conteúdo do recurso já foi analisado anteriormente, ou se existe matéria nova;
- c. conclusão, opinando pelo conhecimento ou não do recurso e, no mérito, pelo provimento ou improvimento.

§ 2º Se houver matéria jurídica de interesse relevante, será solicitado parecer à Consultoria Jurídica.

§ 3º A decisão do recurso de 2º grau, que não deverá ultrapassar trinta dias desde a sua interposição, será publicada. Excedido o prazo, o atraso deverá ser justificado.

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

Notas sobre a Resolução STM n. 75/92

[1] *Vide* Lei Estadual n. 7.450, de 16 de julho de 1991, à pág. 469.

[2] *Vide* Decreto Estadual n. 34.184, de 18 de novembro de 1991, à pág. 473.

[3] *Vide* Decreto Estadual n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, à pág. 360.

[4] *Vide* Decreto Estadual n. 19.835, de 29 de outubro de 1982, à pág. 347.

[5] *Vide* Decreto Estadual n. 28.478, de 3 de junho de 1988, à pág. 386.

DECRETO N. 34.753, DE 1º DE ABRIL DE 1992

REGULAMENTA A LEI COMPLEMENTAR N. 666, DE 26 DE NOVEMBRO DE 1991,¹¹ QUE CONCEDE ISENÇÃO DE PAGAMENTO DE TARIFAS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO, E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS

Luiz Antonio Fleury Filho, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º A isenção de pagamento de tarifas nos serviços de transporte coletivo urbano de responsabilidade do Estado, de que trata a Lei Complementar n. 666, de 26 de novembro de 1991, fica regulamentada nos termos deste Decreto.

Art. 2º A concessão de isenção às pessoas portadoras de deficiência dependerá de avaliação por equipe multiprofissional, realizada em unidade médica da Secretaria da Saúde.

§ 1º A avaliação de que trata o *caput* deverá levar em conta o comprometimento da capacidade de trabalho, em decorrência da gravidade da deficiência de que é portadora, considerando o impedimento ou a dificuldade no exercício de suas funções orgânicas, bem como as limitações na execução de atividades de forma autônoma e independente.

Art. 3º Realizada a avaliação, deverá ser entregue à pessoa portadora de deficiência laudo, do qual deverá constar:

- I – dados de identificação;
- II – informações sobre a gravidade da deficiência da qual é portadora;
- III – manifestação conclusiva sobre o comprometimento da capacidade de trabalho;
- IV – declaração sobre a necessidade de um acompanhante, em virtude das limitações de autonomia e independência;
- V – condições de reavaliação.

Parágrafo único. No caso do menor de 14 (quatorze) anos de idade deverá constar do laudo o mencionado nos incisos I, II, IV e V deste artigo, exigindo-se nova avaliação quando completar a aludida idade.

Art. 4º De posse do laudo, a pessoa portadora de deficiência poderá se cadastrar junto às empresas concessionárias ou permissionárias de transporte coletivo urbano de responsabilidade do Estado, na forma a ser disciplinada por resolução do Titular da Pasta que a empresa estiver vinculada.

Parágrafo único. O cadastramento do acompanhante somente deverá ser efetuado quando do laudo de avaliação constar sua expressa necessidade.

Art. 5º O Secretário da Saúde, mediante resolução, definirá:

- I – a composição da equipe multiprofissional, responsável pela avaliação;
- II – as unidades médicas da Pasta capacitadas a realizar a avaliação;
- III – modelo do laudo a ser expedido.

Art. 6º Deverá ser dada ampla divulgação dos locais para avaliação e cadastramento, bem como dos procedimentos exigidos para estes fins.

Art. 7º O uso indevido da isenção de que trata este Decreto acarretará o cancelamento do cadastramento, sem prejuízo das sanções penais e civis cabíveis.

Art. 8º Aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos será exigida apenas apresentação da carteira de identidade para fazer jus ao benefício.

Art. 9º Fica estabelecido o prazo de 60 (sessenta) dias para a conclusão das medidas operacionais e administrativas que se fizerem necessárias à efetiva implantação da isenção de que trata este Decreto.

Art. 10. Ficam os Secretários dos Transportes Metropolitanos e da Infra-Estrutura Viária autorizados a editar normas complementares definindo os percursos e linhas de serviços de transporte coletivo urbano, abrangidos por este Decreto, para a consecução dos objetivos nele tratados.

Art. 11. A isenção de que trata o artigo 2º da Lei Complementar n. 666, de 26 de novembro de 1991, dependerá de decreto específico a ser editado quando das situações de calamidade pública ou de grave crise social ou econômica.

Art. 12. Os representantes da Fazenda do Estado nas empresas por ela controladas deverão promover a necessária adaptação dos respectivos Estatutos Sociais às disposições deste Decreto, de modo a tornar efetiva a isenção nele referida.

Art. 13. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado.

Nota sobre o Decreto n. 34.753/92

[1] *Vide Lei Complementar Estadual n. 666, de 26 de novembro de 1991, à pág. 493.*

RESOLUÇÃO N. 87, DE 11 DE ABRIL DE 1992

**CRIA JUNTO AO GABINETE DO SECRETÁRIO DA STM A ASSESSORIA ESPECIAL DE PRIVATIZAÇÃO E
CONCESSÃO DE SERVIÇOS E OBRAS PÚBLICAS**

Criado junto ao Gabinete do Secretário, Assessoria Especial de Privatizações e Concessão de Serviços e Obras Públicas, com os objetivos de:

- I – organizar, supervisionar e acompanhar a execução de projetos e de assuntos relacionados à sua área de atuação, no âmbito da Secretaria, reunindo dados e informações das unidades administrativas e das entidades supervisionadas;
- II – assessorar o Titular da Pasta junto ao Fórum Paulista de Desenvolvimento e a Companhia Paulista de Desenvolvimento;
- III – estabelecer as rotinas específicas sobre sua área de atuação difundindo-as, quando possível, às unidades administrativas e entidades supervisionadas da Secretaria. Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

RESOLUÇÃO STM N. 88, DE 15 DE ABRIL DE 1992

DISCIPLINA AS ATIVIDADES DAS COMISSÕES DE TRANSPORTE COLETIVO REGULAR E DE FRETAMENTO METROPOLITANO

O Secretário dos Transportes Metropolitanos,

Considerando o disposto nos artigos 25, VI e 38, inciso II, letra g, do Decreto n. 34.184, de 18 de novembro de 1991;^[1]

Considerando a conveniência de atribuir novos encargos à Comissão de Transporte Coletivo Regular e à Comissão de Fretamento Metropolitano, aprimorando o processo decisório dos serviços metropolitanos de transporte coletivo;

Considerando, finalmente, a necessidade de ordenar os procedimentos administrativos que tramitam perante as Comissões, resolve:

Art. 1º Para subsidiar a decisão final da autoridade competente, a Comissão de Transporte Coletivo Regular passará a opinar sobre os assuntos a seguir relacionados, além das atribuições fixadas no artigo 25 do Decreto n. 34.184/91:

- I – criação de linhas metropolitanas de transporte coletivo regular por ônibus;
- II – delegação, por meio de permissão ou autorização, dos serviços metropolitanos de transporte coletivo regular por ônibus;
- III – renovações e alterações das condições das permissões e autorizações outorgadas, inclusive de suas características modais, excluídos, todavia, os aspectos relativos à operação de linha;
- IV – transferência de serviço permitido e substituição de empresa operadora;
- V – extinção e suspensão temporária de serviço permitido e autorizado;
- VI – estabelecimento e supressão de serviços complementares previstos no artigo 6º do Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986;^[2]
- VII – estabelecimento, alteração e supressão de seccionamento tarifário.

Parágrafo único. Em caso de emergência, quando caracterizada a urgência de atendimento à situação que possa ocasionar prejuízo aos usuários ou comprometer a regular execução do serviço, a CTC dispensará, em despacho fundamentado, a audiência da Comissão de Transporte Coletivo Regular.

Art. 2º Para subsidiar a decisão final da autoridade competente, a Comissão de Fretamento Metropolitano passará a opinar sobre os assuntos a seguir relacionados, além das atribuições fixadas no artigo 25 do Decreto n. 34.184/91:

- I – pedidos de registro de empresas ou entidades operadoras de serviços metropolitanos de transporte coletivo por ônibus, sob o regime de fretamento;
- II – renovações dos registros concedidos.

Art. 3º Fica também atribuída às Comissões de Transporte Coletivo Regular e de Fretamento em primeira instância administrativa, os recursos interpostos contra as decisões do Coordenador de Transporte Coletivo por Ônibus, a que se refere o artigo 7º da Resolução STM n. 75/92^[3] e o artigo 25, II, do Decreto n. 34.184/91, c/c. o artigo 11 de Resolução STM n. 55/92, observando-se os prazos e a tramitação processual nelas previstos.

Art. 4º Nos termos do artigo 90 do Decreto n. 24.675/86, com as alterações do Decreto n. 27.436/87,^[4] a CTC dará publicidade às matérias relacionadas com os incisos I, III, V, VI e VII do artigo 1º desta Resolução.

§ 1º Após a autuação do expediente e elaboração da proposta técnica e manifestação da CTC, um resumo da matéria será publicado no DOE, abrindo-se prazo de 10 (dez) dias para eventuais impugnações.

§ 2º Cabe à CTC apreciar as impugnações que forem apresentadas, em manifestação fundamentada, juntando-as no processo respectivo, ouvindo-se a Comissão de Transporte Coletivo Regular quando for o caso e encaminhando a matéria à decisão da autoridade competente.

Art. 5º Incumbe também à CTC a instrução dos expedientes que devem ser enviados à apreciação das Comissões, encaminhando os assuntos sempre com informação ou parecer técnico fundamentado, no prazo máximo de 15 (quinze) dias após o seu ingresso na Coordenadoria, salvo se houver necessidade de instrução complementar, ou ocorrência de impugnações.

Art. 6º Enviado o expediente às Comissões, a matéria será deliberada também no prazo de 15 (quinze) dias, salvo se houver necessidade de instrução complementar.

Art. 7º As conclusões das Comissões de Transporte Coletivo Regular e de Fretamento Metropolitano terão a forma de deliberação e serão publicadas no DOE.

Parágrafo único. As deliberações das Comissões de Transporte Coletivo Regular e de Fretamento Metropolitano sobre as matérias relacionadas nos artigos 1º e 2º desta Resolução poderão subsidiar a decisão das autoridades competentes da STM, embora sem caráter de obrigatoriedade, e delas não caberá recurso à Chefia de Gabinete da STM.

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

Notas sobre a Resolução STM n. 88/92

[1] *Vide* Decreto Estadual n. 34.184, de 18 de novembro de 1991, à pág. 473.

[2] *Vide* Decreto Estadual n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, à pág. 360.

[3] *Vide* Resolução Estadual n. 75, de 24 de março de 1992, à pág. 497.

[4] *Vide* Decreto Estadual n. 27.436, de 7 de outubro de 1987, à pág. 378.

RESOLUÇÃO STM N. 89, DE 15 DE ABRIL DE 1992

ESTABELECE NORMAS PARA O REGISTRO CADASTRAL DAS EMPRESAS INTERESSADAS NA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO REGULAR DE PASSAGEIROS, POR ÔNIBUS, NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

O Secretário dos Transportes Metropolitanos,

Considerando as disposições da Lei 7.450, de 16 de julho de 1991,^[1] e do Decreto 34.184, de 18 de novembro de 1991,^[2] que instituíram e organizaram a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM;

Considerando o disposto no Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986,^[3] com as alterações do Decreto n. 27.436, de 7 de outubro de 1987;^[4] e

Considerando o disposto na Lei n. 6.544, de 22 de novembro de 1989,^[5] resolve:

Art. 1º Os interessados em participar dos procedimentos seletivos para execução dos serviços de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo, deverão previamente, requerer sua inscrição no Registro Cadastral junto à Coordenadoria de Transporte Coletivo – CTC.

§ 1º É obrigatório o cadastro de empresa que já opera os serviços de que trata o *caput* deste artigo estipulando-se o prazo de 90 (noventa) dias, a contar da publicação desta Resolução, para o ingresso do pedido de inscrição no Registro Cadastral perante a CTC.

§ 2º As permissionárias que não se cadastrarem no prazo estipulado no § 1º ficarão impossibilitadas de participar dos procedimentos seletivos instaurados pela STM, para execução dos serviços de que trata este artigo, e bem assim, de obter a renovação das permissões já outorgadas.

§ 3º Havendo a instauração de novos procedimentos seletivos no período fixado neste artigo, será concedido novo prazo para o cadastramento da empresa vencedora, complementando, se necessário, a documentação apresentada, expedindo-se o Certificado de Registro Cadastral antes da assinatura do Termo de Permissão.

§ 4º Em situações excepcionais, previamente justificadas pela CTC e mediante autorização especial do Secretário dos Transportes Metropolitanos, poderão participar dos procedimentos seletivos empresas ainda não cadastradas, que atenderem todas as exigências do Edital de Licitação.

Art. 2º O pedido de inscrição se fará mediante requerimento do interessado junto à CTC, acompanhado de documentos relativos a:

- I – personalidade jurídica;
- II – capacidade técnica;
- III – idoneidade financeira;
- IV – regularidade fiscal;
- V – cumprimento, pelos interessados na realização de serviços para o Estado, dos encargos previdenciários.

§ 1º Os documentos de que trata este dispositivo são aqueles indicados no artigo 27 da Lei n. 6.544/89.

§ 2º Para comprovar o atendimento ao disposto no inciso II, o interessado deverá apresentar atestados fornecidos por órgãos ou entidades da Administração Direta e Indireta Federal, Estadual ou Municipal, especificando a natureza dos serviços prestados, a sua duração, se não existem fatos impeditivos à sua continuidade e se foram cumpridos de forma satisfatória. Tais atestados deverão ser datados até 30 (trinta) dias anteriores a sua entrega à CTC.

§ 3º Os documentos mencionados nesta Resolução poderão ser fornecidos no original, por qualquer processo de cópia autenticada ou publicação em órgãos de imprensa oficial.

Art. 3º O pedido de inscrição será encaminhado pela CTC, com informação técnica fundamentada, à Comissão de Cadastramento, no prazo máximo de 10 (dez) dias salvo se houver necessidade de complementação de documentos pelo interessado.

§ 1º Havendo necessidade de complementação de documento, a CTC oficiará ao interessado, assinando-lhe prazo para a sua apresentação. Em caso de descumprimento ou inércia, o pedido de inscrição será arquivado, com as conseqüências previstas no § 2º do artigo 1º.

§ 2º Julgando satisfatórios os documentos, a Comissão de Cadastramento deferirá o registro, ou, em caso contrário, denegará o pedido de inscrição, 10 (dez) dias após receber o processo. Em qualquer caso, sua decisão fundamentada e motivada, será publicada no Diário Oficial do Estado – DOE.

§ 3º Após a publicação da decisão favorável da Comissão de Cadastramento, a CTC, no prazo de 10 (dez) dias, expedirá o Certificado de Registro Cadastral, que terá validade de 1 (um) ano.

Art. 4º O Certificado de Registro Cadastral constituirá prova das condições gerais da capacidade para habilitação nos procedimentos seletivos, mas não exime o interessado da comprovação de condições específicas que forem exigidas nos procedimentos seletivos que vierem a ser instaurados para a execução dos serviços de transporte regular por ônibus.

Art. 5º O pedido de inscrição no Registro Cadastral, para efeito de qualificação, deverá ser atualizado anualmente, renovando-se também os certificados, sob pena de aplicação do § 2º do artigo 1º.

Parágrafo único. Toda alteração ocorrida na empresa, quanto à sua personalidade jurídica, capacidade técnica e idoneidade financeira deverá ser comunicada, no prazo de 30 (trinta) dias após a sua ocorrência, à Comissão de Cadastramento, através da CTC.

Art. 6º O desatendimento de qualquer das exigências aqui estabelecidas, dará motivo à suspensão ou cancelamento da inscrição no Registro Cadastral.

Art. 7º Nos termos da Lei n. 6.544/89, das decisões relacionadas com o cadastramento caberá recurso, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, sem efeito suspensivo, ao Chefe de Gabinete, por intermédio da Comissão de Cadastramento, a contar de intimação do ato no Diário Oficial.

Parágrafo único. A Comissão de Cadastramento poderá reconsiderar a sua decisão, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, ou nesse mesmo prazo, fazer subir o recurso, devidamente informado, devendo ser decidido no prazo de 15 (quinze) dias contados de seu recebimento.

Art. 8º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, exceto para os casos de procedimentos seletivos já instaurados, revogada expressamente a Resolução SHDU n. 29, de 24 de abril de 1989.

Notas sobre a Resolução STM n. 89/92

[1] *Vide* Lei Estadual n. 7.450, de 16 de julho de 1991, à pág. 469.

[2] *Vide* Decreto Estadual n. 34.184, de 18 de novembro de 1991, à pág. 473.

[3] *Vide* Decreto Estadual n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, à pág. 360.

[4] *Vide* Decreto Estadual n. 27.436, de 7 de outubro de 1987, à pág. 378.

[5] *Vide* Lei Estadual n. 6.544, de 22 de novembro de 1989, à pág. 439.

RESOLUÇÃO STM N. 98, DE 7 DE MAIO DE 1992

DISCIPLINA AS ATIVIDADES REALIZADAS PELA SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS – STM E PELA EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO S/A. – EMTU, RELATIVAS AO PLANEJAMENTO, ACOMPANHAMENTO E CONTROLE TARIFÁRIO, ECONÔMICO E FINANCEIRO DO SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE COLETIVO POR ÔNIBUS

O Secretário dos Transportes Metropolitanos,

Considerando as disposições da Lei n. 7.450, de 16 de julho de 1991,^[1] que criou a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM, estabelecendo suas competências e atribuições e, bem assim, do Decreto n. 34.184, de 18 de novembro de 1991,^[2] que fixou a sua estrutura;

Considerando as disposições do Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986,^[3] com as modificações operadas pelo Decreto n. 27.436, de 7 de outubro de 1987,^[4] e demais normas subsequentes baixadas pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos – SNM, ou pela Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano – SHDU;

Considerando, finalmente a necessidade de harmonizar os dispositivos anteriormente existentes com a atual Lei n. 7.450/91 e respectivo Regulamento, definindo a área de atuação da EMTU e aperfeiçoando os procedimentos para o desenvolvimento das atividades relativas ao planejamento, acompanhamento e controle tarifário, econômico e financeiro realizados conjuntamente pela STM e pela EMTU, resolve:

Art. 1º As atividades realizadas pela STM e EMTU relativas ao levantamento permanente dos custos de transportes, monitorações contábeis das operadoras, estudos e programas de integração tarifária intra e intermodal, manutenção de cadastro de dados operacionais, econômicos e financeiros do Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo por Ônibus, são disciplinadas pelas disposições legais e regulamentares da legislação metropolitana de transporte e pelas normas constantes desta Resolução.

Art. 2º Compete à Coordenadoria de Transporte Coletivo – CTC:

- I – estabelecer programas diretrizes, normas e procedimentos técnicos e administrativos para a programação periódica das atividades descritas no artigo 1º desta Resolução;

- II – definir e propor padrões metodológicos para o cálculo das tarifas e preços dos serviços metropolitanos de transporte;
- III – propor ao titular da Pasta os critérios e valores para a fixação das tarifas e preços dos serviços metropolitanos de transporte;
- IV – executar a política tarifária e de preços, e das respectivas integrações intra e intermodais dos serviços metropolitanos de transporte;
- V – autorizar redução e arredondamentos tarifários, quando solicitados pelas empresas operadoras;
- VI – implantar, manter e atualizar Banco de Dados com informações de caráter técnico, operacional, econômico e financeiro necessárias à execução de suas atribuições;
- VII – receber, registrar, distribuir, expedir documentos, bem como responsabilizar-se pela abertura e andamento dos processos administrativos relacionados com as atividades regulamentadas pela presente Resolução.

§ 1º Para as finalidades constantes deste artigo, a CTC expedirá, quando for o caso, Portarias numeradas e datadas, sempre em consonância com a diretriz definida nesta Resolução.

§ 2º A EMTU fornecerá, quando solicitada pela CTC, informações para a implantação e manutenção do Banco de Dados da STM.

Art. 3º Compete à EMTU:

- I – atualizar e aferir os parâmetros operacionais e de custo, e, bem assim, elaborar as planilhas tarifárias para os serviços comum, seletivo e especial que compõem o Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo Regular por Ônibus;
- II – emitir e distribuir as tabelas de tarifas;
- III – propor as formas de tarifação e de políticas tarifárias;
- IV – elaborar, quando solicitada, os estudos de integração tarifária intra e intermodal;
- V – elaborar os relatórios de desempenho operacional, econômico e financeiro das empresas operadoras;
- VI – realizar os estudos de viabilidade econômico-financeira por linha e por empresa operadora;
- VII – receber, processar e sistematizar as informações fornecidas pelas empresas operadoras, compreendendo relatórios de operação, demonstrativos de receita operacional, demonstrativos de consumo de materiais, evolução do quadro de pessoal e despesas, relação veículos cadastrados;
- VIII – realizar monitorações contábeis periódicas junto às empresas operadoras;
- IX – prestar apoio técnico e administrativo à CTC, quando solicitado expressamente pelo seu Coordenador.

Parágrafo único. Os estudos técnicos e relatórios periódicos desenvolvidos pela EMTU, por solicitação da CTC, atenderão às diretrizes e indicações por esta estabelecidas, devendo estar sempre acompanhados das informações técnicas e de caráter metodológico que embasaram a elaboração do documento.

Art. 4º Todas as solicitações dos interessados e demais assuntos relativos às atividades objeto desta Resolução, salvo quando o peculiar interesse da EMTU, serão recebidos e protocolados na Sessão de Comunicações Administrativas da STM, que os encaminhará à CTC.

Art. 5º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário, em especial a Resolução SNM n. 103, de 8 de junho de 1988.

Notas sobre a Resolução STM n. 98/92

[1] *Vide* Lei Estadual n. 7.450, de 16 de julho de 1991, à pág. 469.

[2] *Vide* Decreto Estadual n. 34.184, de 18 de novembro de 1991, à pág. 473.

[3] *Vide* Decreto Estadual n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, à pág. 360.

[4] *Vide* Decreto Estadual n. 27.436, de 7 de outubro de 1987, à pág. 378.

LEI N. 7.835, DE 8 DE MAIO DE 1992

DISPÕE SOBRE O REGIME DE CONCESSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, DE CONCESSÃO E PERMISSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS, E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS

O Governador do Estado de São Paulo,
Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Capítulo I Das Disposições Preliminares

Art. 1º A concessão de obras públicas e a concessão e a permissão de serviços públicos reger-se-ão por esta Lei e pelo disposto nos regulamentos, editais de licitação e respectivos contratos ou atos de permissão.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

- I – Poder Concedente: o Estado, titular da obra ou do serviço público objeto da concessão ou permissão;
- II – concessão de obra pública: a delegação contratual, a empresa individual ou coletiva ou a consórcio de empresas, da construção, reforma, ampliação ou conservação e da exploração pelo concessionário, por sua conta e risco e por prazo certo, de obra pública destinada ao uso do povo, remunerada basicamente pela cobrança de tarifas dos usuários;
- III – concessão de serviço público: a delegação contratual, a empresa individual ou coletiva ou a consórcio de empresas, da prestação de serviço público, por sua conta e risco e por prazo certo, remunerada basicamente pela cobrança de tarifas dos usuários;
- IV – permissão de serviço público: a delegação unilateral, discricionária e precária, a empresa individual ou coletiva ou a consórcio de empresas, da prestação de serviço de utilidade pública, por sua conta e risco, remunerada por tarifa cobrada dos usuários, feita em situações excepcionais, caracterizadas pela urgência.

Art. 3º A concessão de obra e de serviço público subordinada à existência de interesse público previamente justificado, será sempre precedida de licitação, na modalidade de concorrência.

Parágrafo único. O Governador do Estado, mediante ato próprio ou por delegação, definirá o objeto, a área de atuação, o prazo e as diretrizes que deverão ser observados no edital de licitação e no contrato, inclusive as situações de eventual ocorrência de subconcessão de serviços.

Art. 4º A concorrência obedecerá às normas da legislação sobre licitações e contratos e somente será dispensável:

- I – nos casos de guerra, grave perturbação da ordem ou calamidade pública;
- II – nos casos de emergência, quando caracterizada a urgência de atendimento de situação que possa ocasionar prejuízo ou comprometer a segurança de pessoas, obras, serviços, equipamentos e outros bens, públicos ou particulares;
- III – quando não acudirem interessados à licitação e esta não puder ser repetida sem prejuízo para a Administração, mantidas neste caso as condições preestabelecidas.

§ 1º A concorrência será inexigível quando comprovadamente inexistir qualquer possibilidade de competição.

§ 2º Nas hipóteses previstas nos incisos I e II deste artigo, a delegação deverá ser feita por meio de permissão de serviço público.

Art. 5º O edital de licitação deverá prever que o julgamento seja feito em função do preço proposto pelo concorrente, salvo quando relevantes razões de interesse público, devidamente justificadas, recomendem a utilização de outro critério objetivo, dentre os demais critérios fixados no artigo 42 da Lei n. 6.544, de 22 de novembro de 1989.⁽¹⁾

Art. 6º O Poder Concedente colocará à disposição dos licitantes os estudos, de que dispuser, sobre a viabilidade do serviço ou da obra objeto da concessão.

Capítulo II

Do Contrato de Concessão de Serviço

Art. 7º A concessão de serviço público será formalizada mediante contrato, ao qual se aplicarão as normas da legislação sobre licitações e contratos e as demais regras pertinentes desta Lei.

Art. 8º São cláusulas essenciais no contrato as relativas a:

- I – objeto, área de prestação do serviço e prazo;
- II – modo, forma e condições da prestação do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para seu aperfeiçoamento;
- III – obrigação de execução das obras necessárias à prestação de serviço, com fixação dos respectivos prazos de início e conclusão e com especificação, quando for o caso, da forma e condições de seu pagamento pelo Poder Concedente;
- IV – direitos e deveres dos usuários e condições para que estes obtenham e possam utilizar o serviço;
- V – critérios para fixação e alteração da tarifa, com previsão da periodicidade e dos parâmetros de cálculo dos reajustamentos, bem como especificação de outras fontes acessórias de receita, quando for o caso;
- VI – mecanismos e critérios para o ressarcimento do concessionário em caso de redução ou estabilização da tarifa por motivo de interesse público relevante;
- VII – valor dos recursos a serem aplicados e suas fontes de origem;
- VIII – constituição de provisões para eventuais depreciações;
- IX – garantias para a adequada execução do contrato;
- X – casos de extinção da concessão;
- XI – hipóteses em que será cabível a reversão dos bens aplicados no serviço;
- XII – forma de fiscalização do serviço;
- XIII – obrigatoriedade, forma e prazo de prestação de contas pelo concessionário;
- XIV – exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas, na forma estabelecida pelo Poder Público e das planilhas de cálculo do custo do serviço;
- XV – responsabilidade das partes, penalidades a que se sujeita o concessionário e indicação das autoridades competentes para aplicá-las;
- XVI – penalidades aplicáveis aos usuários pelo não cumprimento de obrigações legais ou regulamentares pertinentes à utilização do serviço;
- XVII – indenizações devidas e critérios para o seu cálculo, quando for o caso;
- XVIII – critérios para fixação de valores provisórios para indenização, nos casos de encampação ou resgate;
- XIX – eventual outorga de poderes ao concessionário para promover as desapropriações ou constituir as servidões administrativas necessárias à execução do serviço concedido, com definição expressa de sua responsabilidade pelas indenizações cabíveis;
- XX – possibilidade de prorrogação do prazo da concessão, desde que prevista no edital de licitação;
- XXI – foro competente e modo amigável para solução das divergências contratuais;
- XXII – outras cláusulas peculiares ao objeto da concessão.

Art. 9º Incumbe ao concessionário a execução direta e pessoal do serviço concedido, cabendo-lhe responder, independentemente de dolo ou culpa, por todos os prejuízos causados ao Poder Público, aos usuários e a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

§ 1º É vedada a subconcessão total ou parcial do serviço salvo quando feita por entidade da Administração Descentralizada, observado o disposto nos artigos 3º, 4º, 5º e 6º desta Lei e sua previsão ficar justificada já no edital de licitação e no contrato.

§ 2º Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere este artigo, o concessionário poderá contratar terceiros para o desenvolvimento de atividades acessórias ou complementares,

desde que isso não implique transferência da prestação do serviço público concedido, oneração de seu custo ou detrimento de sua qualidade.

§ 3º As contratações feitas pelo concessionário, nos termos do disposto no parágrafo anterior, serão regidas, pelo direito privado, não se estabelecendo nenhuma relação jurídica entre os terceiros contratados e o Poder Concedente.

Art. 10. O prazo do contrato de concessão, fixado no edital de licitação, deverá atender, em cada caso, ao interesse público e às necessidades ditadas pelo valor do investimento.

Parágrafo único. Será admitida a prorrogação do contrato de concessão, desde que prevista no edital, tendo em vista sempre as exigências de continuidade na prestação do serviço.

Capítulo III

Da Remuneração do Concessionário e da Política Tarifária

Art. 11. A tarifa, cobrada diretamente dos usuários, é o componente da remuneração devida ao concessionário, devendo ser fixada segundo critérios que propiciem harmonia entre a exigência de prestação e de manutenção de serviço adequado e a justa remuneração da empresa concessionária.

Parágrafo único. O Poder Concedente poderá estabelecer ainda, em favor do concessionário, de acordo com as peculiaridades do serviço, outras fontes acessórias de receita, na forma prevista no edital, as quais deverão ser consideradas de modo a assegurar a modicidade da tarifa.

Art. 12. A tarifa será atualizada segundo critérios e prazos fixados no edital.

Parágrafo único. Eventuais distorções decorrentes da atualização de que trata este artigo serão corrigidas, em casos excepcionais, mediante revisão da tarifa, levando-se em conta a variação do custo do serviço e a receita oriunda de fontes acessórias.

Art. 13. O cálculo do custo será efetuado com base em planilha aprovada pela Secretaria de Estado a que se vincula o serviço, por meio de seus órgãos técnicos ou entidades autárquicas.

§ 1º As planilhas de custos deverão conter os parâmetros, os coeficientes técnicos e a metodologia de cálculo, usualmente aceitos, em função do tipo de serviço delegado.

§ 2º Sempre que as circunstâncias e o interesse público recomendarem, a elaboração das planilhas de custo será objeto de parecer de auditoria independente.

§ 3º Fica assegurado ao concessionário o direito de acompanhar os trabalhos previstos neste artigo.

Art. 14. É lícito ao Poder Concedente por motivo de interesse público relevante, estabilizar ou reduzir o valor das tarifas, de forma a garantir sua modicidade ao usuário, desde que assegure ao concessionário a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Capítulo IV

Dos Direitos e Deveres do Poder Concedente

Art. 15. Incumbe ao Poder Concedente:

- I – regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação;
- II – modificar unilateralmente as disposições regulamentares do serviço, para melhor adequação ao interesse público, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato;
- III – cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas do contrato;
- IV – fixar e rever as tarifas;
- V – estimular a eficiência do serviço e a modicidade das tarifas;
- VI – zelar pela boa qualidade do serviço, receber e apurar queixas e reclamações dos usuários;
- VII – estimular a competitividade e a livre concorrência, quando pertinentes, para racionalizar, melhorar e ampliar a disponibilidade do serviço;

- VIII – estimular a associação dos usuários para a defesa de seus interesses relativos ao serviço, inclusive para sua fiscalização;
- IX – declarar de utilidade pública os bens necessários à execução do serviço ou obra pública, promovendo as desapropriações, diretamente ou mediante outorga de poderes ao concessionário, caso em que será deste a responsabilidade pelas indenizações cabíveis;
- X – intervir na prestação do serviço, retomá-lo e extinguir a concessão, nos casos e nas condições previstos em lei e no contrato;
- XI – aplicar as penalidades legais e contratuais.

Capítulo V

Dos Direitos e Deveres do Concessionário

Art. 16. Incumbe ao concessionário:

- I – prestar serviço adequado a todos os usuários;
- II – cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares de serviço e as cláusulas contratuais;
- III – cobrar as tarifas, conforme fixadas pelo Poder Concedente;
- IV – zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação do serviço;
- V – usar o domínio público necessário à execução do serviço, observando a sua afetação e a legislação pertinente;
- VI – manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão;
- VII – promover as desapropriações, na forma autorizada pelo Poder Concedente;
- VIII – manter regularmente escriturados os seus livros e registros contábeis e organizados os arquivos, documentos e anotações, de forma a possibilitar a inspeção, a qualquer momento, pelos encarregados da fiscalização;
- IX – franquear o acesso dos encarregados da fiscalização, em qualquer época, aos locais, obras, instalações e equipamentos compreendidos na concessão;
- X – prestar ao Poder Público contas da gestão do serviço.

Art. 17. Para os fins do disposto no inciso do artigo anterior, serviço adequado é o que atende ao interesse público e corresponde às exigências de qualidade, continuidade, regularidade, eficiência, atualidade, generalidade, modicidade, cortesia e segurança.

Parágrafo único. Entende-se por atualidade do serviço o uso de métodos, instalações e equipamentos que correspondam a padrões de modernidade e avanço tecnológico, bem como a sua ampliação, na medida das necessidades dos usuários.

Capítulo VI

Dos Direitos e Deveres dos Usuários

Art. 18. São direitos e deveres dos usuários:

- I – receber serviço adequado;
- II – receber do Poder Público e do concessionário informações adequadas e claras, solicitadas para a defesa de interesses individuais ou coletivos;
- III – levar ao conhecimento do Poder Público e do concessionário as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;
- IV – denunciar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pelo concessionário, na prestação do serviço público;
- V – cumprir as obrigações legais ou regulamentares pertinentes à utilização do serviço.

Capítulo VII

Da Extinção da Concessão

Art. 19. Extingue-se a concessão por:

- I – término do prazo;

- II – anulação;
- III – caducidade;
- IV – rescisão amigável ou judicial;
- V – encampação ou resgate;
- VI – falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

Art. 20. Extinta a concessão, por qualquer motivo, retornam ao Poder Concedente os direitos e privilégios delegados, com reversão dos bens vinculados à prestação do serviço.

§ 1º Na hipótese prevista neste artigo, o Poder Concedente assumirá imediatamente o serviço e poderá ocupar e utilizar os locais, instalações, equipamentos, materiais e recursos humanos vinculados à sua prestação.

§ 2º O Poder Concedente procederá aos levantamentos, avaliações e liquidações necessários, no prazo de 90 (noventa) dias contados da assunção do serviço, salvo na hipótese de término do prazo contratual, quando essas providências deverão ser adotadas com antecedência.

§ 3º A reversão, ao término do prazo contratual, será feita sem indenização, salvo quando ocorrer a hipótese de implementação do capital ainda não amortizado, deduzida a depreciação dos bens, proveniente de seu desgaste ou de sua obsolescência.

Art. 21. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará a aplicação das sanções contratuais ou a declaração de caducidade, com rescisão unilateral do contrato.

Art. 22. A caducidade poderá ser declarada, mediante procedimento sumário que assegure ao concessionário o direito de defesa, nos seguintes casos:

- I – inadequação ou deficiência da prestação do serviço;
- II – perda ou comprometimento das condições econômicas, financeiras, técnicas ou operacionais necessárias ao desenvolvimento do contrato;
- III – descumprimento de obrigações legais, regulamentares ou contratuais;
- IV – paralisação do serviço, sem justa causa;
- V – inadimplemento de obrigações financeiras garantidas na forma dos artigos 29, 30 e 31 desta Lei.

Art. 23. Declarada a caducidade, caberá ao Poder Concedente:

- I – assumir a execução do objeto do contrato, no local e no estado em que se encontrar;
- II – ocupar e utilizar os locais, instalações, equipamentos, materiais e recursos humanos empregados na execução do serviço, necessários à sua continuidade;
- III – reter e executar a garantia contratual, para ressarcimento dos prejuízos sofridos pelo Poder Público;
- IV – promover, no caso do inciso V do artigo 22, atendidas as prescrições legais, a transferência da execução do serviço a concessionário que assumas as obrigações financeiras;
- V – aplicar penalidades.

§ 1º Na hipótese prevista neste artigo, o concessionário somente fará jus à indenização correspondente aos bens que reverterem ao Poder Concedente e cujo valor não tenha sido alcançado por depreciação ou amortização do ativo, descontado o valor dos danos causados e quando convier, das obrigações financeiras não satisfeitas.

§ 2º Declarada a caducidade, não resultará para o Poder Concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações e compromissos com terceiros ou empregados do concessionário.

Art. 24. Encampação ou resgate é a rescisão unilateral do contrato, com a imediata retomada do serviço pelo Poder Concedente, antes do término do prazo da concessão, por motivos de interesse público ou conveniência administrativa, devidamente justificados.

Parágrafo único. O ato de encampação é privativo do Chefe do Executivo e sua efetivação deve ser seguida de justa indenização, sendo obrigatória a antecipação de valores provisórios, nos termos estabelecidos no contrato.

Art. 25. O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa do concessionário, mediante ação judicial específica, no caso de descumprimento pelo Poder Concedente de obrigações legais, regulamentares ou contratuais, respeitado o direito às indenizações.

Art. 26. O término antecipado da concessão, resultante de rescisão amigável, será obrigatoriamente precedido de justificação que demonstre o interesse público do distrato, devendo o respectivo instrumento conter regras claras e pormenorizadas sobre a composição patrimonial decorrente do ajuste.

Capítulo VIII

Da Intervenção

Art. 27. A intervenção será cabível, em caráter excepcional, com o fim exclusivo de assegurar regularidade e adequação na execução do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

§ 1º A intervenção far-se-á por ato motivado do Poder Concedente, que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção, os objetivos e limites da medida.

§ 2º Terminado o período de intervenção, que não poderá ser superior a 180 (cento e oitenta) dias, o interventor proporá ao Poder Público a devolução do serviço ao concessionário ou a extinção da concessão.

§ 3º Caberá intervenção, como medida preliminar à declaração de caducidade, especialmente nos casos de inadimplemento de obrigações financeiras garantidas na forma dos artigos 29, 30 e 31 desta Lei.

Art. 28. Declarada a intervenção, o Poder Concedente deverá, no prazo de quinze dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidades, assegurado direito de ampla defesa.

§ 1º Se ficar comprovado que a intervenção não observou os pressupostos legais e regulamentares ou os princípios da Administração Pública, será declarada a sua invalidade, devendo o serviço ser imediatamente devolvido ao concessionário, sem prejuízo de seu direito à indenização.

§ 2º O procedimento administrativo a que se refere o *caput* deste artigo deverá ser concluído no prazo de até 90 (noventa) dias, sob pena de considerar-se inválida a intervenção, aplicando-se o disposto no parágrafo anterior.

Capítulo IX

Das Garantias de Financiamento e de Desempenho

Art. 29. O concessionário poderá oferecer, mediante anuência do Poder Concedente, os créditos e as receitas a que fizer jus em razão do contrato de concessão, como garantia de financiamento obtido para investimento nos serviços correspondentes.

Art. 30. Poderão ser estabelecidas outras garantias nos contratos de financiamento, mediante anuência do Poder Concedente, desde que não haja prejuízo à prestação do serviço e que a medida atenda à lei e aos princípios constitucionais da Administração Pública.

Art. 31. O edital de licitação poderá prever a instituição de fundo financeiro ou de seguro-garantia de obrigação contratual, objetivando assegurar a plena execução do contrato pelas partes.

Capítulo X

Da Concessão de Obra Pública

Art. 32. O disposto nesta Lei aplica-se à concessão de obra pública, atendidas suas peculiaridades e observados os seguintes preceitos:

- I – o Poder Concedente, poderá, a seu critério, conforme ficar expressamente previsto no contrato de concessão, autorizar o concessionário a contratar terceiros para a execução parcial dos trabalhos de construção, reforma, ampliação ou conservação da obra concedida, bem como exigir-lhe garantia de desempenho tendo em vista o fiel cumprimento das obrigações assumidas;
- II – além da tarifa, o concessionário de obra pública poderá ser remunerado, nos termos previstos no edital e no contrato, dentre outras fontes, pela renda proveniente de contribuição de melhoria instituída pelo Poder Público, pela renda derivada da exploração, direta ou indireta, de áreas de serviço, lazer ou repouso, na faixa de domínio da obra pública ou em zona integrada ao patrimônio público por desapropriação extensiva ou qualquer outra forma, bem como pela receita decorrente de projetos associados;
- III – no caso de investimento de recursos públicos na obra dada em concessão, o contrato deverá prever mecanismos que permitam ampla fiscalização de sua adequada utilização.

Parágrafo único. O valor e a forma de pagamento da contribuição de melhoria, a que se refere o inciso II, serão graduados segundo a capacidade econômica do contribuinte, facultado à Administração, especialmente para conferir efetividade a esses objetivos, identificar, respeitados os direitos individuais e nos termos da lei, o patrimônio, os rendimentos e as atividades econômicas do contribuinte.

Capítulo XI

Da Permissão de Serviço

Art. 33. A permissão de serviço público será formalizada mediante ato apropriado, ao qual se aplicarão, subsidiariamente, as normas da legislação sobre licitações e contratos e, no que couber, as disposições desta Lei relativas às concessões.

Art. 34. A permissão de serviço público somente poderá subsistir enquanto perdurar a situação de urgência que a tenha justificado.

Parágrafo único. O Poder Concedente poderá, mediante ato justificado e vinculado ao efetivo atendimento do interesse público, revogar a qualquer tempo a permissão, sem que o permissionário tenha direito a qualquer indenização, vedada, nessa hipótese, a reversão de bens.

Capítulo XII

Disposições Finais

Art. 35. Sem prejuízo dos demais meios e instrumentos de controle e fiscalização, ao Poder Concedente caberá designar comissão especial para realizar auditoria contábil e financeira no concessionário ou permissionário, com o objetivo de apurar qualquer matéria de interesse público previamente definida.

Art. 36. O regulamento específico da concessão deverá prever a constituição de uma comissão de acompanhamento e fiscalização, no prazo de 90 (noventa) dias, com caráter opinativo, composta por representantes, em igual número, do Poder Legislativo, do Poder Executivo e dos usuários.

Art. 37. O Estado, mediante convênios, poderá coordenar com os municípios a outorga de concessão de serviço ou obra pública de interesse local ou regional.

Art. 38. O Poder Executivo submeterá à Assembléia Legislativa, fazendo constar da lei de diretrizes orçamentárias as metas e prioridades nos diversos campos da Administração Pública, quanto às concessões de obras e serviços públicos.

Art. 39. Esta Lei e suas Disposições Transitórias entrarão em vigor na data de sua publicação.

Disposições Transitórias

Art. 1º A partir da data da publicação desta Lei ficam extintas todas as concessões outorgadas sem licitação, cujos serviços e obras não tenham sido iniciados, ressalvados os casos de dispensa ou inexigibilidade fundados na legislação então vigente.

Art. 2º As concessões e permissões outorgadas anteriormente à entrada em vigor desta Lei consideram-se válidas pelo prazo previsto no ato de outorga, devendo o Poder Público proceder à sua revisão, a fim de adequá-las aos termos da lei.

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado.

Nota sobre a Lei n. 7.835/92

[1] *Vide* Lei Estadual n. 6.544, de 22 de novembro de 1989, à pág. 439.

LEI N. 7.857, DE 22 DE MAIO DE 1992

DISPÕE SOBRE A PUBLICAÇÃO, NO DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO, DA RELAÇÃO DAS COMPRAS, BEM COMO DAS OBRAS E SERVIÇOS CONTRATADOS PELOS ÓRGÃOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA DIRETA, INDIRETA OU FUNDACIONAL DE QUALQUER DOS PODERES DO ESTADO

O Governador do Estado de São Paulo,

Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Os órgãos da Administração Pública Direta, Indireta ou fundacional de qualquer dos Poderes do Estado, farão publicar, no Diário Oficial do Estado, até o dia 15 do mês subsequente, a relação das compras efetuadas, bem como das obras e serviços contratados e respectivos aditamentos, celebrados no mês, com valor superior a 7.800 (sete mil e oitocentas) Unidades Fiscais do Estado de São Paulo.

§ 1º A relação das compras deverá enumerar as quantidades e especificações sucintas com os preços unitários e totais dos materiais adquiridos.

§ 2º A relação dos serviços e obras deverá conter os preços unitários, quantidades e preços totais, sua especificação sucinta, período de vigência do contrato e os critérios de reajuste.

Art. 2º Serão publicadas, de forma resumida, no Diário Oficial do Estado, até o dia 15 do mês subsequente, as relações de pagamentos, de desapropriações amigáveis ou judiciais, de compras e alienações de imóveis, ocorridos no mês, com valor superior a 7.800 (sete mil e oitocentas) Unidades Fiscais do Estado de São Paulo.

Parágrafo único. A relação de compras e alienações de imóveis, a que se refere o *caput*, será acompanhada das características dos bens e dos respectivos preços.

Art. 3º Os órgãos do Poder Executivo e as entidades da Administração Indireta, inclusive fundacional, encaminharão à Assembléia Legislativa:

I – os editais completos das licitações de obras, serviços, compras, alienações, concessões e locações, até 48 (quarenta e oito) horas após sua instauração;

II – a relação dos qualificados e dos convidados nos casos de tomada de preços e convite.

Parágrafo único. Por edital completo entende-se o conjunto de peças fornecido aos licitantes.

Art. 4º Os órgãos e entidades referidos no artigo anterior encaminharão à Assembléia Legislativa, até o dia 15 do mês subsequente, cópias dos contratos e do decisório da Comissão Julgadora, ou, na ausência destes, de outro instrumento equivalente, de compras, obras e serviços celebrados no mês, com valor superior a 7.800 (sete mil e oitocentas) Unidades Fiscais do Estado de São Paulo.

Parágrafo único. Os contratos de valores inferiores ao fixado no *caput* ficarão classificados e ordenados na sede do órgão contratante, de modo a permitir fácil consulta ao público.

Art. 5º A Assembléia Legislativa manterá os documentos a que se referem os artigos 3º e 4º classificados e ordenados, podendo, se julgar conveniente, solicitar outros elementos e informações.

Art. 6º Qualquer cidadão, partido político, associação ou entidade poderá encaminhar à Assembléia Legislativa denúncias sobre irregularidades para a devida apuração.

Art. 7º O Poder Executivo expedirá instruções aos representantes da Fazenda do Estado nas empresas referidas no artigo 2º, inciso II, do Decreto-lei Complementar n. 7, de 6 de novembro de 1969, para concretização das providências necessárias à efetivação das medidas de que trata esta Lei.

Art. 8º As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão à conta das dotações próprias do orçamento.

Art. 9º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado.

LEI N. 7.861, DE 28 DE MAIO DE 1992

AUTORIZA O PODER EXECUTIVO A CONSTITUIR A COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Governador do Estado de São Paulo,

Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir uma sociedade de economia mista, sob a denominação de Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, para o fim especial de explorar os serviços de transporte de passageiros, sobre trilhos ou guiados, nas entidades regionais do Estado de São Paulo, compreendendo as regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, na forma do artigo 158 da Constituição do Estado de São Paulo.

§ 1º A sociedade prevista neste artigo será vinculada à Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos.

§ 2º Nas regiões ainda não institucionalizadas, a CPTM poderá exercer suas atividades mediante convênio com os municípios interessados, ou contrato com as entidades operadoras dos sistemas locais.

Art. 2º A sociedade terá sede e foro em município da Região Metropolitana de São Paulo e prazo de duração ilimitado, podendo instituir filiais, agências ou escritórios em outras entidades regionais que venham a ser criadas no Estado.

Art. 3º O capital social inicial da CPTM será de Cr\$ 10.000.000.000,00 (dez bilhões de cruzeiros), dividido em ações ordinárias nominativas, reservada a maioria absoluta ao Estado de São Paulo, que poderá integralizá-las em dinheiro ou em bens e direitos, e participar do capital diretamente ou por entidades de sua administração descentralizada.

§ 1º A Ferrovia Paulista S/A. – FEPASA poderá integralizar parte do capital da sociedade mediante a conferência de bens, móveis e imóveis, direitos, equipamentos e instalações da rede ferroviária por ela utilizada no transporte urbano ou metropolitano de passageiros, em operação na data da publicação desta Lei.

§ 2º As empresas que tenham por objeto a prestação de serviços de transporte urbano ou metropolitano de passageiros, nas entidades regionais do Estado de São Paulo, poderão integralizar as ações que subscreverem mediante a conferência de ações representativas do seu próprio capital.

Art. 4º A CPTM terá por objeto:

- I – planejamento, estudo, projeto, construção, implantação, exploração e manutenção das obras e serviços de transporte de passageiros, sobre trilhos ou guiados, nas entidades regionais do Estado de São Paulo;
- II – execução das obras e dos serviços complementares ou correlatos, necessários à integração do sistema de transporte por ela operado ao complexo urbanístico das cidades servidas pelo sistema;
- III – operação de conexões intermodais de transporte de passageiros, no sistema por ela explorado, como terminais, estacionamentos e outras correlatas;
- IV – prestação a terceiros de serviços de transporte de cargas, ou de passageiros, de passagem pelo território por ela servido;
- V – comercialização de marca, patente, nome e insígnia; comercialização de áreas e espaços para propaganda; prestação de serviços complementares de suporte ao usuário, por si ou por meio de terceiros, com ou sem cessão de uso predial;
- VI – comercialização de tecnologia, direta ou indiretamente, em sociedades ou em consórcios; prestação de serviços de consultoria, gerenciamento e apoio técnico; prestação de serviços de operação e manutenção de equipamentos; construção e implantação de sistemas de transporte e terminais de passageiros, no País ou no exterior; e
- VII – edição de jornais, revistas e outras publicações de caráter técnico ou comercial.

Art. 5º No cumprimento de seus objetivos, a CPTM atenderá às diretrizes estabelecidas pelo Governo do Estado e, em especial, às determinações da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, podendo:

- I – subscrever ações de empresas das quais o Poder Público detenha o controle acionário e cujas atividades se relacionem com os serviços de transporte de passageiros em entidades regionais;
- II – celebrar convênios e contratos com pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado; e
- III – promover desapropriações.

Art. 6º A sociedade será administrada por um Conselho de Administração e uma Diretoria Executiva, e fiscalizada por um Conselho Fiscal.

§ 1º O Conselho de Administração terá, no máximo, 7 (sete) membros, sendo 1 (um) representante dos empregados e 1 (um) representante dos acionistas minoritários.

§ 2º O Conselho de Administração será presidido pelo Secretário do Estado dos Transportes Metropolitanos.

§ 3º O Conselho Fiscal terá, no máximo, 5 (cinco) membros, sendo 1 (um) representante dos acionistas minoritários.

Art. 7º O Conselho de Administração fixará as metas de atuação da Diretoria Executiva, nos moldes do setor privado, de forma a promover a condução dos negócios da sociedade de maneira empresarial, mediante controle dos resultados, podendo utilizar-se do contrato de gestão e, se for o caso, ser exigida garantia da gestão, nos termos do artigo 148 da Lei Federal n. 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

Art. 8º A Diretoria Executiva contará com um Presidente e, no máximo, mais 4 (quatro) diretores, e atuará consoante o disposto no artigo anterior e em conformidade com as normas estatutárias.

Art. 9º A CPTM manterá padrão de gestão empresarial, tanto na área administrativa quanto na operacional, de acordo com indicadores de desempenho a serem definidos por ato do Secretário de Estado dos Transportes Metropolitanos.

Art. 10. Todos os serviços prestados pela sociedade serão remunerados, ressalvadas as exceções previstas em lei.

Art. 11. O regime jurídico do pessoal da sociedade será, obrigatoriamente, o da legislação trabalhista e previdenciária.

§ 1º As admissões de empregados serão feitas, obrigatoriamente, mediante processo seletivo, salvo para os cargos e funções em comissão ou de confiança, na forma a ser definida em regulamento interno.

§ 2º A admissão de pessoal para o Sistema Operacional da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM fica condicionada, além da aprovação em processo seletivo, à observância de um dos critérios abaixo:

- 1 – experiência mínima de 4 (quatro) anos em atividades em transporte ferroviário metropolitano;
- 2 – aptidão comprovada através de certificado de frequência e aproveitamento em curso técnico profissionalizante reconhecido, ou promovido pela própria empresa.

Art. 12. A CPTM deverá assumir os sistemas de trens urbanos da Região Metropolitana de São Paulo, operados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU e pela Ferrovia Paulista S/A. – FEPASA, de forma a assegurar a continuidade e a melhoria dos serviços, para isso podendo efetuar os necessários acordos operacionais.

Parágrafo único. Para o cumprimento do disposto neste artigo, a CPTM poderá celebrar contratos de prestação de serviços, gerenciamento de bens, ou quaisquer serviços de transporte de passageiros sobre trilhos ou guiados, de outras empresas ligadas ao sistema de transporte de passageiros na Região Metropolitana de São Paulo.

Art. 13. Para atender às despesas decorrentes da execução desta Lei, fica o Poder Executivo autorizado a:

- I – abrir, na Secretaria dos Transportes Metropolitanos, créditos especiais até o limite de Cr\$ 10.000.000.000,00 (dez bilhões de cruzeiros), destinados à cobertura dos dispêndios necessários à instalação dos serviços da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM;
- II – proceder à incorporação institucional da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM ao orçamento do Estado, neste exercício ou no próximo, promovendo, se necessário, a abertura de créditos adicionais suplementares, voltados a subvenções econômicas, e à integralização das parcelas de seu capital subscritas pela Fazenda do Estado.

Parágrafo único. Os valores dos créditos adicionais a que se referem os incisos deste artigo serão cobertos na forma prevista no § 1º do artigo 43 da Lei Federal n. 4.320, de 17 de março de 1964.

Art. 14. À Procuradoria-Geral do Estado incumbem as medidas necessárias para a regularização da sociedade.

Art. 15. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado.

RESOLUÇÃO STM N. 101, DE 28 DE MAIO DE 1992

DISCIPLINA AS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS E OPERACIONAIS NECESSÁRIAS À IMPLANTAÇÃO DA ISENÇÃO DO PAGAMENTO DE TARIFAS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO, DE ÂMBITO METROPOLITANO, SOB RESPONSABILIDADE DO ESTADO, CONCEDIDA ÀS PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIA

O Secretário dos Transportes Metropolitanos, considerando as disposições da Lei Complementar Estadual n. 666, de 26.11.91,^[1] autorizando o Poder Executivo a conceder a isenção de tarifas de transporte coletivo urbano às pessoas portadoras de deficiências e as determinações do Decreto n. 34.753, de 1º.04.92,^[2] que a regulamentou,

Considerando que a compete a esta Secretaria disciplinar os serviços de transporte coletivo na Região Metropolitana da Grande São Paulo, por força da Lei n. 7.450, de 16.07.92^[3] e demais Regulamentos;

Considerando, finalmente, que é necessário estabelecer normas comuns para o cadastramento de pessoa deficiente junto à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo – EMTU/SP, vinculadas a esta Pasta, resolve:

Art. 1º A isenção do pagamento das tarifas de transporte coletivo urbano de responsabilidade do Estado, de que trata esta Resolução, deverá ser concedida nas linhas do Metrô de São Paulo, nas linhas de ônibus ou trolebus operadas pela EMTU/SP e, bem assim, nas linhas de ônibus operadas pelas concessionárias, permissionárias, autorizadas ou contratadas do serviço de transporte coletivo de passageiros na Região Metropolitana da Grande São Paulo, de características comuns.

Art. 2º Após a expedição do laudo médico pela Secretaria da Saúde do Estado, atestando as condições da pessoa deficiente, com os requisitos fixados no Decreto n. 34.753/92, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e/ou a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo – EMTU/SP, tomarão as providências necessárias à efetiva implantação de isenção tarifária, nos termos estabelecidos por esta Resolução.

§ 1º Verificando que as informações contidas nos laudos médicos são suficientes para os efeitos desta Resolução, o Metrô e/ou a EMTU/SP providenciarão o cadastramento da pessoa deficiente, que passará a beneficiar-se da gratuidade do transporte coletivo urbano por Metrô, trolebus ou ônibus na Região Metropolitana da Grande São Paulo.

§ 2º O benefício da gratuidade de que trata esta Resolução poderá ser estendido a um acompanhante, tendo em vista as limitações de independência da pessoa deficiente, desde que haja recomendação expressa nesse sentido no laudo médico, registrando-se essa circunstância no documento de cadastro.

§ 3º No caso da pessoa deficiente ter idade inferior a 14 anos, deverá ser feita nova avaliação médica e, persistindo as condições que motivaram a concessão, será expedido novo laudo pela Secretaria da Saúde, quando o beneficiário completar a aludida idade, nos termos do parágrafo único do artigo 3º do Decreto n. 34.753/92, renovando-se o cadastramento.

§ 4º O cadastramento terá validade mínima de 12 meses, definida pelo laudo médico, exceto nos casos em que as condições de deficiência forem consideradas definitivas pela Secretaria da Saúde, ou quando o beneficiário for menor de 14 anos, nos termos do parágrafo precedente.

Art. 3º O Metrô e a EMTU/SP expedirão documento de cadastro da pessoa deficiente, até o prazo de 10 dias, após o recebimento do laudo médico, entregando-o mediante comprovante, ao seu beneficiário.

§ 1º Havendo necessidade de complementação das informações contidas no laudo médico, o Metrô ou a EMTU/SP deverão avisar o beneficiário, recebendo-o, ou ao seu representante, e fornecendo-lhe as orientações pertinentes.

§ 2º Mediante simples autorização a pessoa deficiente poderá credenciar e identificar seu representante, para fins de obtenção do cadastramento de que trata esta Resolução.

§ 3º Na renovação do cadastro serão adotadas as providências descritas nesta Resolução.

Art. 4º O documento de cadastro deverá conter a identificação do beneficiário, a data de expedição, o período de validade e a eventual necessidade da pessoa deficiente estar acompanhada.

Parágrafo único. Fica facultado ao beneficiário solicitar a renovação do documento de cadastro 30 dias antes do término do prazo de validade, desde que seja expedido novo laudo médico.

Art. 5º Em caso de solicitação de segunda via, o documento de cadastro somente será emitido se comprovado o extravio do anterior por Boletim de Ocorrência lavrado pela autoridade policial, observado o prazo de validade do laudo médico.

Art. 6º A gratuidade do transporte é concedida ao titular do benefício, de forma nominal e intransferível, sendo vedado o uso por terceiros, a qualquer título.

Parágrafo único. O uso indevido do benefício, seja pelo titular, ou pelo seu acompanhante, acarretará o cancelamento do cadastro, sem prejuízo das sanções penais e civis cabíveis.

Art. 7º O Metrô e a EMTU/SP, em conformidade com as normas estabelecidas nesta Resolução, definirão rotinas específicas e adotarão as providências administrativas eventualmente necessárias à implantação da isenção de que se trata, a partir do dia 02.06.92, nos termos do artigo 9º do Decreto n. 34.753/92, bem como, compatibilizarão e adaptarão suas normas operacionais quando houver limitações intrínsecas ao sistema.

Art. 8º As empresas operadoras do serviço metropolitano de transporte por ônibus deverão acolher o documento de cadastro expedido pela EMTU/SP em favor da pessoa deficiente e seu acompanhante, dispensando-as do pagamento de tarifas, nas linhas de ônibus por elas operadas.

Art. 9º O embarque e desembarque da pessoa deficiente e seu acompanhante se dará pela porta dianteira do veículo, quando se tratar de ônibus. Nas linhas de trolebus ou ônibus operadas pela EMTU/SP, nos corredores exclusivos, o acesso se fará pela porta localizada no meio do veículo.

Art. 10. O Metrô e a EMTU/SP darão ampla divulgação dos locais de prestação de informações, bem como dos documentos e procedimentos exigidos, simplificando-os sempre que possível, de forma a diminuir os retornos e os deslocamentos desnecessários da pessoa deficiente.

Art. 11. Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Notas sobre a Resolução STM n. 101/92

[1] *Vide* Lei Complementar Estadual n. 666, de 26 de novembro de 1991, à pág. 493.

[2] *Vide* Decreto Estadual n. 34.753, de 1º de abril de 1992, à pág. 500.

[3] *Vide* Lei Estadual n. 7.450, de 16 de julho de 1991, à pág. 469.

RESOLUÇÃO STM N. 103, DE 29 DE MAIO DE 1992

ATRIBUI À EMTU/SP A EMISSÃO E COMERCIALIZAÇÃO DO VALE-TRANSPORTE METROPOLITANO

A Secretaria dos Transportes Metropolitanos resolve:

Art. 1º O artigo 2º da Resolução STM n. 92, de 23.04.92, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 2º O Vale-Transporte deverá ser impresso pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos S/A. – EMTU/SP, por seus próprios meios, ou mediante contratação de terceiros em quantidades compatíveis com as necessidades do mercado.

§ 1º A emissão do Vale-Transporte far-se-á na forma de bilhete modulado, cujos valores serão Cr\$ 1.000,00, Cr\$ 500,00, Cr\$ 200,00, Cr\$ 100,00, Cr\$ 50,00, Cr\$ 20,00 e Cr\$ 10,00.

§ 2º O usuário deverá compor seu bilhete de forma a totalizar o valor da tarifa da linha utilizada.

§ 3º O Bilhete modulado deverá conter elementos adequados de segurança contra fraudes de impressão, possibilitando o controle de circulação e assegurando à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos S/A. – EMTU/SP a exclusividade para a inserção de mensagens publicitárias.

§ 4º O Vale-Transporte deverá ter característica única quanto ao formato e dimensão, contendo o nome e logotipo da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos S/A. – EMTU/SP, o valor facial, a palavra Vale-Transporte, a legislação pertinente e os dizeres:

No anverso: Válido exclusivamente para pagamento de passagens de ônibus intermunicipal, pelo valor acima expresso.

Poder Concedente: Secretaria dos Transportes Metropolitanos.

No seu Verso: Válido em todas as linhas intermunicipais de ônibus de características urbanas, da Região Metropolitana de São Paulo, sob permissão da Secretaria dos Transportes Metropolitanos.

Participe do Desenvolvimento de São Paulo

Logotipo: Da Secretaria e da EMTU/SP”.

Art. 2º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, terá um prazo de 120 dias para a transferência da administração e operacionalização do Vale-Transporte à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos S/A. – EMTU/SP.

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

RESOLUÇÃO STM N. 141, DE 16 DE SETEMBRO DE 1992

INSTITUI E DISCIPLINA O RESSARCIMENTO À EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO S/A. – EMTU/SP DAS DESPESAS COM OS SERVIÇOS DE GERENCIAMENTO PRESTADOS ÀS EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO, E ESTABELECE OS VALORES DE REFERÊNCIA

O Secretário dos Transportes Metropolitanos, em cumprimento ao disposto no artigo 1º, inciso II, letra *b*, do Decreto n. 34.184, de 18.11.91,^[1]

Considerando as disposições da Lei n. 1.492, de 13.12.77^[2] e do Decreto n. 27.411, de 24.07.87,^[3] que reconstituiu a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP;

Considerando as disposições da Lei n. 7.450, de 16.07.91,^[4] que criou a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, estabelecendo suas competências e atribuições, em especial o artigo 3º, § 2º e, bem assim, o Decreto n. 34.184, de 18.01.91, que a organizou;

Considerando as disposições dos Decretos ns. 19.835, de 29.10.82^[5] e 24.675 de 30.01.86,^[6] com as modificações operadas pelo Decreto n. 27.436, de 7.10.87,^[7] que regulamentam os serviços de transporte coletivo de passageiros, por ônibus, nas modalidades Fretamento e Regular, na Região Metropolitana de São Paulo;

Considerando a Resolução STM n. 55, de 04.02.92^[8] e Resolução STM n. 75, de 24.03.92,^[9] que disciplinam as atividades realizadas pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM e pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, relativas ao Sistema de Transporte Coletivo, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo;

Considerando a necessidade de melhor adequar a forma de ressarcimento da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, dos gastos relativos às atividades de gerenciamento, estabelecendo para o Fretamento Metropolitano, uma forma distinta daquela fixada pela Resolução STM n. 5 e que guarde maior relação com essa modalidade;

Considerando finalmente que, pelas características peculiares do Fretamento, os valores dos serviços de gerenciamento sendo estabelecidos particularmente para cada serviço executado, deverão conferir maior transparência às relações entre empresa operadora e órgão gestor, com maior fidelidade aos custos reais, resolve:

Art. 1º A remuneração pelos serviços de gerenciamento prestados às empresas operadoras de transporte coletivo de passageiros na Região Metropolitana de São Paulo, por ônibus, na modalidade Regular, e por ônibus ou microônibus, na modalidade Fretamento, arrecadada a título de ressarcimento de despesas pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, passa a ser disciplinada por esta Resolução.

Art. 2º As empresas operadoras de serviços de transporte coletivo regular de passageiros deverão recolher mensalmente à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, a Remuneração pelos Serviços de Gerenciamento – RESEGE, calculada sobre o total da frota cadastrada, com base no valor de Cr\$ 1.064.213,00.

Parágrafo único. O valor a que se refere este artigo será alterado periodicamente, mediante publicação no Diário Oficial do Estado, com base no mesmo percentual de majoração do piso tarifário do serviço comum.

Art. 3º As empresas operadoras dos serviços de transporte coletivo de passageiros, sob o regime de fretamento, deverão remunerar a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP por serviço prestado na conformidade do Anexo Único que acompanha e integra esta Resolução.

Parágrafo único. O valor do serviço será fixado em quantidade de Unidades Fiscais do Estado de São Paulo – UFESP's, criada pela Lei n. 6.374, de 1º de março de 1989, e convertido em moeda corrente pelo seu valor vigente no 1º dia do mês em que se efetuar o pagamento.

Art. 4º As empresas operadoras dos serviços de transporte coletivo de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo, nas modalidades Regular e Fretamento, sem prejuízos das penalidades cabíveis e das remunerações previstas nos artigos 2º e 3º desta Resolução, ficam obrigadas a arcar com as despesas decorrentes da renovação, guarda e permanência de veículos apreendidos nos pátios da EMTU ou outros locais para tanto designados, observados os seguintes parâmetros, com seus valores monetários convertidos na forma do parágrafo único do artigo anterior:

- I – motorista para condução de veículo apreendido, quando da impossibilidade ou recusa da empresa infratora em conduzi-lo: 5 UFESP's;
- II – guincho para recolhimento do veículo: 50 UFESP's;
- III – estadia diária de veículo apreendido: 5 UFESP's.

Art. 5º Caberá à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, expedir as normas relativas à forma de pagamento dos serviços a que se refere esta Resolução.

Art. 6º A presente Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, com exceção das disposições de seu artigo 3º, que somente produzirão efeito a partir do primeiro dia do mês subsequente à sua edição.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário, em especial a Resolução STM n. 5, de 02.08.91.

ANEXO ÚNICO

Serviço – Valor (UFESP's)

- I – Do Registro e Renovação:
 - 1. Pedido de Registro – 5
 - 2. Pedido de Renovação de Registro – 3
- II – Da Vistoria de Garagem e Inspeção de Frota:
 - 1. Inspeção de frota (por veículo) – 1
 - 2. Inspeção de frota para liberação de Certificado retido (por veículo) – 2

Obs.: No caso da inspeção previamente marcada será cobrado pelos veículos não colocados à disposição do Agente Credenciado para Vistoria.

 - 3. Vistoria de Garagem (por garagem ou unidade autônoma) – 20
- III – Do Cadastramento de Veículo:
 - 1. Inclusão de veículo – 1
 - 2. Exclusão de veículo – 1

- IV – Da elaboração de estudos técnicos para fornecimento de:
1. Certificado de Autorização de Operação – 1
 2. Certificado de Registro Cadastral – 2
 3. Atestado de Capacidade Técnica – 2
 4. Declaração – 0,5
- V – Cópias xerográficas (por folha) – 0,1

Notas sobre a Resolução STM n. 141/92

- [1] *Vide* Decreto Estadual n. 34.184, de 18 de novembro de 1991, à pág. 473.
- [2] *Vide* Lei Estadual n. 1.492, de 13 de dezembro de 1977, à pág. 303.
- [3] *Vide* Decreto Estadual n. 27.411, de 24 de setembro de 1987, à pág. 377.
- [4] *Vide* Lei Estadual n. 7.450, de 16 de julho de 1991, à pág. 469.
- [5] *Vide* Decreto Estadual n. 19.835, de 29 de outubro de 1982, à pág. 347.
- [6] *Vide* Decreto Estadual n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, à pág. 360.
- [7] *Vide* Decreto Estadual n. 27.436, de 7 de outubro de 1987, à pág. 378.
- [8] *Vide* Resolução Estadual STM n. 55, de 4 de fevereiro de 1992, à pág. 494.
- [9] *Vide* Resolução Estadual STM n. 75, de 24 de março de 1992, à pág. 497.

DECRETO N. 36.059, DE 13 DE NOVEMBRO DE 1992

**DELEGA COMPETÊNCIA AO SECRETÁRIO DE ESTADO DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS PARA OS
FINS QUE ESPECIFICA**

Luiz Antonio Fleury Filho, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, e nos termos do parágrafo único do artigo 3º da Lei n. 7.835, de 8 de maio de 1992,^[1] e Considerando que constitui prioridade desta Administração a melhoria do sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros;

Considerando que, com essa finalidade, este Governo criou a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos;

Considerando que a implantação dos chamados corredores metropolitanos de ônibus deve contribuir decisivamente para diminuir o tempo de viagem do usuário de transporte coletivo na Grande São Paulo;

Considerando, ainda, que o Governo do Estado de São Paulo deseja valorizar a participação do setor privado na execução de obras e prestação de serviços, que por ele possam ser realizadas, decreta:

Art. 1º Fica delegada ao Secretário de Estado dos Transportes Metropolitanos a competência para definir o objeto, a área de atuação, o prazo e as diretrizes, que deverão ser observados no edital de licitação e no contrato de concessão e subconcessão de obras e serviços públicos, relativos ao sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros sobre pneus, com utilização de infra-estrutura viária.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado

Nota sobre o Decreto n. 36.059/92

- [1] *Vide* Lei Estadual n. 7.835, de 8 de maio de 1992, à pág. 507.

**DECRETO N. 36.068,
DE 17 DE NOVEMBRO DE 1992**

CRIA A ASSessorIA ESPECIAL DE PRIVATIZAÇÃO E PROJETOS PRIORITÁRIOS DE GOVERNO,
E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS

Luiz Antonio Fleury Filho, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Fica criada, junto ao Gabinete do Governador, a Assessoria Especial de Privatizações e Projetos Prioritários de Governo com a finalidade de assessorar o Governador no que concerne aos projetos de parceria do Estado com a iniciativa privada, concessão de obras e serviços públicos, permissão de serviços públicos, privatizações e demais projetos prioritários de governo.

Art. 2º A Assessoria Especial a que se refere o artigo anterior será dirigida pelo Assessor Especial de Privatização e Projetos Prioritários do Governo que terá todas as prerrogativas de Secretário de Estado.

Art. 3º A Assessoria Especial de Privatizações e Projetos Prioritários de Governo contará, para o desempenho de suas atribuições, com:

- I – Secretaria Executiva;
- II – Corpo Técnico.

Art. 4º Cabe à Assessoria Especial:

- I – assessorar o Governador no que se refere a projetos de:
 - a. parceria do Estado com a iniciativa privada;
 - b. concessão de obras e serviços públicos;
 - c. permissão de serviços públicos;
 - d. privatizações e demais projetos prioritários de Governo.
- II – promover a articulação com os órgãos da administração pública direta, indireta e fundacional do Estado de forma a garantir a efetiva implantação de projetos prioritários de governo;
- III – promover a articulação dos órgãos da administração pública direta, indireta e fundacional do Estado e entidade da iniciativa privada, visando à conjugação de esforços para garantir a efetivação dos projetos de parceria e de privatizações;
- IV – promover estudos, pesquisas e seminários sobre temas relacionados à sua área de atuação;
- V – constituir e coordenar grupos de trabalho ou comissões especializadas consultivas para a consecução de suas finalidades, envolvendo os setores público e privado;
- VI – exercer as atribuições previstas no parágrafo único do artigo 3º da Lei n. 7.835, de 8 de maio de 1992,^[1] quando delegadas pelo Governador ao Assessor Especial de Privatizações e Projetos Prioritários de Governo.

Art. 5º A Assessoria Especial de Privatizações e Projetos Prioritários de Governo, para a consecução de suas finalidades, solicitará aos órgãos e entidades da administração pública direta, indireta e fundacional do Estado, as informações e os esclarecimentos necessários, que deverão ser prestados obrigatoriamente, nos prazos e condições determinados.

Art. 6º O Gabinete do Governador prestará à Assessoria Especial de Privatizações e Projetos Prioritários de Governo o necessário suporte técnico-administrativo.

Art. 7º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado.

Nota sobre o Decreto n. 36.068/92

[1] Vide Lei Estadual n. 7.835, de 8 de maio de 1992, à pág. 507.

RESOLUÇÃO STM N. 162, DE 26 DE NOVEMBRO DE 1992

AUTORIZA A ABERTURA DE LICITAÇÃO, NA MODALIDADE DE CONCORRÊNCIA, DESTINADA À IMPLANTAÇÃO E OPERAÇÃO, MEDIANTE CONTRATO DE CONCESSÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS, INCLUSIVE A EXECUÇÃO DAS OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA VIÁRIA, DE 6 CORREDORES METROPOLITANOS DE ÔNIBUS

O Secretário de Estado dos Transportes Metropolitanos,

Considerando que uma das metas da atual Administração do Estado de São Paulo é a valorização da iniciativa privada na colaboração com o Poder Público, transferindo-lhe a prestação de serviços que por ela possam ser executados;

Considerando que nos termos da recente Lei Estadual n. 7.835, de 08.05.92, que dispõe sobre o regime de concessão de obras, de concessão e permissão de serviços públicos, é necessário que o Poder Executivo estabeleça as diretrizes e regras do contrato de concessão, antes do procedimento licitatório;

Considerando, finalmente, que a implantação dos Corredores Metropolitanos de Ônibus é uma das prioridades deste Governo, resolve:

Art. 1º Autorizar a abertura de licitação, na modalidade de concorrência, destinada à implantação e operação, mediante contrato de concessão do Serviço Público de Transporte de Passageiros por Ônibus, inclusive a execução das obras de infra-estrutura viária, de 6 Corredores Metropolitanos de Ônibus, saber:

- Corredor 1 – Guarulhos (Centro) – São Paulo (Estação Armênia ou Tietê do Metrô).
- Corredor 2 – Ferraz de Vasconcelos/Mauá (Sonia Maria) – São Paulo (Centro ou Estação Vila Mariana do Metrô).
- Corredor 3 – Embu (Centro)/Taboão da Serra (Centro) – São Paulo (Pinheiros ou Estação Clínicas do Metrô).
- Corredor 4 – São Bernardo do Campo (Centro)/Diadema (Piraporinha) – São Paulo (Centro ou Estação Vila Mariana do Metrô).
- Corredor 5 – Itaquaquecetuba (Centro) – São Paulo (São Miguel/Estação Luz do Metrô).
- Corredor 6 – Osasco (Centro) – São Paulo (Estação Vila Madalena do Metrô).

§ 1º A concessão a que alude o *caput* deste artigo será outorgada por Corredor ao licitante que oferecer proposta mais vantajosa.

§ 2º O planejamento dos corredores metropolitanos de ônibus atenderá, no que for possível, as sugestões dos Municípios abrangidos pelo empreendimento.

Art. 2º A licitação referida no artigo anterior observará as seguintes diretrizes:

- I – serão admitidas empresas isoladas ou reunidas em consórcio, podendo a licitante apresentar proposta para um ou mais corredores;
- II – em caso de consórcio, deverão ser obedecidas as disposições do artigo 29 da Lei n. 6.544/89;
- III – a exigência de capital mínimo, registrado e integralizado até a data da publicação do edital respectivo, será compatível com o vulto e a complexidade dos serviços e obras a realizar e observará o disposto no artigo 28, § 2º, da Lei n. 6.544, de 22.11.89;
- IV – o prazo da contratação não será superior a 20 anos;
- V – as condições especiais de capacitação técnica, econômica e financeira serão fixadas no ato convocatório e terão em vista o perfeito cumprimento do objeto contratual;
- VI – será permitido, no caso de sair-se vencedora do certame empresa isolada, que as obras de infra-estrutura viária necessárias à implantação do corredor sejam contratadas com terceiros, por conta e risco da concessionária, não caracterizando a hipótese subconcessão dos serviços, que é vedada no caso;

- VII – as propostas deverão contemplar soluções relativas às condições funcionais e técnicas do Sistema de Corredores Operacionais Metropolitanos, tendo como premissas básicas:
 - racionalidade no atendimento às linhas licitadas;
 - eficiência operacional;
 - curto prazo e baixo custo de implantação;
 - preservação das condições ambientais;
 - padrão diferenciado de conforto, segurança e confiabilidade para os usuários.
 - VIII – o prazo máximo para início das obras de implantação de cada corredor será de 30 dias contados da data da assinatura do respectivo contrato de concessão, e sua conclusão observará rigorosamente o cronograma físico integrante da proposta;
 - IX – o ato convocatório definirá, além dos procedimentos cabíveis, critérios objetivos para julgamento das propostas técnica e comercial;
 - X – a forma de remuneração da concessionária observará o disposto na Lei n. 7.835/92, e terá por base o número de passageiros transportados;
 - XI – para assegurar a modicidade da tarifa, serão admitidas fontes acessórias de receita, que remuneração as obras de infra-estruturas, mediante a exploração de projetos associados compatíveis com o objeto da concessão e com os princípios que norteiam a Administração Pública, e cuja viabilização dependerá de aprovação, quando da apreciação da proposta;
 - XII – será exigida prestação de garantia do cumprimento do contrato, observado o disposto no artigo 51, da Lei n. 6.544/89;
 - XIII – o edital deverá prever a possibilidade de oferecimento, pelo concessionário, de créditos e receitas decorrentes do contrato a ser firmado, como garantia de financiamento para os investimentos nos serviços e obras correspondentes.
- Art. 3º** O contrato de concessão deverá prever, além das cláusulas e condições essenciais exigidas nas Leis ns. 7.835, de 08.05.92 e 6.544, de 22.11.92, que o regem, ainda o seguinte:
- I – os critérios de fixação e atualização da remuneração da concessionária, atendendo, de um lado, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e, de outro, a modicidade das tarifas públicas;
 - II – os critérios e a forma de amortização dos investimentos em obras de infra-estrutura viária, com identificação dos projetos associados e das receitas oriundas de sua exploração, assim como a forma de seu controle e verificação pelo Concedente;
 - III – os direitos e obrigações das partes, da interveniente e dos usuários;
 - IV – a sujeição do concessionário às normas que regem o Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus na Região Metropolitana de São Paulo, em especial a Lei n. 7.450, de 16 de julho de 1991, os Decretos ns. 34.184, de 18 de novembro de 1991, 24.675, de 30 de janeiro de 1986, com as alterações introduzidas pelo Decreto n. 27.436, de 7 de outubro de 1987, e demais normas complementares baixadas pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos;
 - V – os casos de extinção da concessão, a forma de cálculo da indenização provisória no caso de encampação, e a hipótese de intervenção;
 - VI – a forma de reversão dos bens.
- Art. 4º** A Comissão Julgadora da licitação de que trata esta Resolução será composta por representantes desta Secretaria de Estado e da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP.
- Art. 5º** Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

DECRETO N. 36.450, DE 14 DE JANEIRO DE 1993

DISPÕE SOBRE A REALIZAÇÃO DE DESPESAS COM CONTRATOS DE SERVIÇOS E DE OBRAS, E COMPRAS, NO ÂMBITO DA ADMINISTRAÇÃO DIRETA, AUTARQUIAS, FUNDAÇÕES E EMPRESAS PÚBLICAS DO ESTADO

Luiz Antonio Fleury Filho, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, e

Considerando a necessidade de orientar a ação governamental com austeridade, adotando estritos critérios e parcimônia na utilização dos recursos públicos;

Considerando a necessidade de dar prosseguimento à política de contenção de despesas correntes e de capital, tendo em vista as restrições orçamentárias e financeiras que a atual conjuntura econômica impõe, decreta:

Art. 1º A celebração, a alteração e a prorrogação de contratos de serviços e de obras, bem como as compras de material permanente e de equipamentos, com valor igual ou superior a 20.000 (vinte mil) Unidades Fiscais do Estado de São Paulo – UFESPs, dependerão de prévia manifestação do Secretário de Planejamento e Gestão, quanto aos aspectos orçamentários e do Secretário da Fazenda, quanto à disponibilidade financeira.

Art. 2º Os expedientes e processos a serem enviados às Secretarias de Planejamento e Gestão e da Fazenda, para cumprimento do disposto no artigo anterior, deverão estar devidamente instruídos com:

- I – descrição da ação pretendida, com a indicação dos benefícios de interesse público esperados;
- II – indicação da natureza dos serviços e as justificativas técnicas que fundamentam a proposta;
- III – indicação do valor total, expresso em cruzeiros da data da solicitação, destacando o valor da data-base do cálculo e a previsão de reajustes, com indicação clara do cálculo efetuado;
- IV – prazo previsto de vigência contratual, indicando o valor estimado para cada exercício, respeitado o limite orçamentário de despesas fixado para o exercício em curso;
- V – indicação das fontes de recursos previstas para a cobertura das despesas decorrentes da contratação ou compra, com demonstração da devida disponibilidade orçamentária.

Art. 3º As exigências de que tratam os artigos 1º e 2º deste Decreto destinam-se a todos os órgãos da Administração Pública Direta, às Autarquias, às Fundações instituídas ou mantidas pelo Poder Público e às empresas em cujo capital o Estado tenha participação majoritária, bem como às demais entidades direta ou indiretamente por ele controladas.

Art. 4º As empresas em cujo capital o Estado tenha participação majoritária deverão apresentar, para as manifestações de que trata o artigo 1º deste Decreto, as solicitações de forma consolidada por projeto e por tipo de despesa encaminhando demonstrativo individualizado por contrato.

Art. 5º As manifestações de que trata o artigo 1º deste Decreto se darão sem prejuízo da observância oportuna do disposto no parágrafo único do artigo 35 da Lei n. 6.544, de 22 de novembro de 1989.

Art. 6º As Secretarias de Planejamento e Gestão e da Fazenda, por meio de seus órgãos competentes, poderão editar normas complementares para a execução deste Decreto.

Art. 7º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, retroagindo seus efeitos a 1º de janeiro de 1993.

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado.

RESOLUÇÃO STM N. 200, DE 4 DE MARÇO DE 1993

DISCIPLINA A GRATUIDADE DOS TRANSPORTES COLETIVOS URBANOS, POR ÔNIBUS, AOS MAIORES DE SESSENTA E CINCO ANOS, NAS LINHAS METROPOLITANAS DE CARACTERÍSTICA COMUM

O Secretário dos Transportes Metropolitanos, e com fundamento na alínea c do inciso III do artigo 38, do Decreto n. 34.184, de 18 de novembro de 1993,^[1] e ainda,

Considerando a necessidade de cumprir o disposto no § 2º do artigo 230 da Constituição Federal, que assegura a concessão da gratuidade dos transportes coletivos urbanos aos maiores de sessenta e cinco anos;

Considerando, nesse particular, a oportunidade de adotar procedimentos administrativos e operacionais de melhor desempenho;

Considerando, a possibilidade de eliminar a evasão da receita pela utilização indevida dos bilhetes magnéticos concedidos;

Considerando, finalmente, a proposta da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, gestora do sistema, visando a alteração dos procedimentos aplicados, resolve:

Art. 1º A gratuidade dos transportes coletivos urbanos aos maiores de sessenta e cinco anos, prevista no § 2º do artigo 230, da Constituição Federal, será concedida nos termos desta Resolução.

Art. 2º A gratuidade de que trata o artigo anterior será concedida nos veículos da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP e naqueles operados pelas empresas permissionárias, autorizadas ou contratadas do serviço de transporte regular de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo, nas linhas de característica comum.

Art. 3º Para obter a vantagem de que trata esta Resolução, o beneficiário deverá apresentar a Cédula de Identidade com a inscrição “Maior de 65 anos”, expedida pela Secretaria da Segurança Pública.

Art. 4º Caberá à EMTU/SP promover o cumprimento das disposições desta Resolução, no prazo de 30 dias a contar da data de sua publicação.

Art. 5º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Resolução STM n. 9, de 24 de setembro de 1991.

Nota sobre a Resolução STM n. 200/93

[1] Vide Decreto Estadual n. 34.184, de 18 de novembro de 1991, à pág. 473.

DECRETO N. 36.667, DE 20 DE ABRIL DE 1993

INSTITUI COMISSÃO ESPECIAL PARA COORDENAÇÃO E AGILIZAÇÃO DO PROGRAMA INTEGRADO DE TRANSPORTES URBANOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO, E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS

Luiz Antonio Fleury Filho, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Fica instituída, junto ao Gabinete do Secretário dos Transportes Metropolitanos, Comissão Especial com o objetivo de coordenar e agilizar todas as ações necessárias ao Programa Integrado de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de São Paulo.

Art. 2º A Comissão instituída no artigo anterior será integrada pelos seguintes membros:

- I – Secretário dos Transportes Metropolitanos, que será o Presidente;
- II – Secretário de Planejamento e Gestão;
- III – Secretário do Meio Ambiente;
- IV – Secretário da Habitação;
- V – Secretário da Fazenda;
- VI – Assessor Especial de Assuntos Internacionais;
- VII – Assessor Especial de Privatizações e Projetos Prioritários de Governo.

§ 1º A Comissão Especial contará com apoio de um Grupo Executivo composto por 5 (cinco) membros, sendo:

- 1 – 3 (três) representantes da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, dos quais um será o Coordenador do Grupo;
- 2 – 1 (um) representante da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;
- 3 – 1 (um) representante da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM.

§ 2º Os membros do Grupo Executivo serão designados pelo Secretário dos Transportes Metropolitanos, mediante indicação das entidades que representam.

§ 3º A Comissão Especial e o Grupo Executivo poderão solicitar a colaboração de outros órgãos e entidades da Administração Pública Federal, Estadual e Municipal, bem como de Universidades, de entidades representativas da sociedade civil e de empresas privadas, visando à melhor representatividade e desenvolvimento dos trabalhos.

Art. 3º No âmbito dos trabalhos referentes ao Programa Integrado de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de São Paulo, caberá ao Grupo Executivo a que se refere este Decreto, por si ou por terceiros:

- I – propor formas de atuação integrada dos vários órgãos e entidades da Administração Estadual e convênios do Estado com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, Prefeituras Municipais, universidades e entidades representativas da sociedade civil;
- II – desenvolver estudos e projetos;
- III – coordenar, supervisionar e gerenciar a realização de estudos, projetos, obras, fornecimento de equipamentos e materiais;
- IV – participar dos trabalhos necessários à contratação de serviços, obras e fornecimento de equipamentos e materiais, podendo:
 - a. preparar termos de referência, especificações técnicas, editais de licitação e fundamentações das modalidades de contratações;
 - b. receber propostas e examinar documentação técnica e comercial;
 - c. assessorar no julgamento de qualificações e de propostas técnicas e de preços;
 - d. emitir pareceres.
- V – controlar e fiscalizar a execução de contratos de serviços, obras e aquisições, bem como dar suporte técnico para diligenciamentos e inspeções de equipamentos junto a fabricantes;
- VI – apoiar as negociações com agentes financeiros nacionais e internacionais objetivando a obtenção de empréstimos financeiros;
- VII – supervisionar a apresentação de contas e informações aos órgãos financiadores.

§ 1º Para a consecução desses objetivos, o Grupo Executivo contará com o apoio material e humano das empresas vinculadas à Secretaria dos Transportes Metropolitanos.

§ 2º As empresas referidas no parágrafo anterior, observadas as cautelas legais e regulamentares, poderão contratar os serviços necessários ao apoio das atividades do Grupo Executivo, por indicação do próprio Grupo, com recursos de seus próprios orçamentos de investimentos.

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

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado.

**DECRETO N. 36.797,
DE 21 DE MAIO DE 1993**

AUTORIZA A SECRETARIA DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS A REALIZAR LICITAÇÕES E CONTRATAÇÕES PARA OBRAS QUE ESPECIFICA

Luiz Antonio Fleury Filho, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, à vista do disposto no § 2º, do artigo 1º e no artigo 7º do Decreto n. 34.608, de 31 de janeiro de 1992, e diante da Exposição de Motivos do Secretário dos Transportes Metropolitanos, decreta:

Art. 1º Fica a Secretaria dos Transportes Metropolitanos autorizada, obedecidas as formalidades legais, a realizar licitações e contratações para obras destinadas à implantação de abrigos em pontos de paradas de ônibus em municípios da região metropolitana.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado.

**DECRETO N. 37.021,
DE 7 DE JULHO DE 1993**

DISPÕE SOBRE A CONTRATAÇÃO DOS SERVIÇOS DE PUBLICIDADE DE INTERESSE DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA ESTADUAL, E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS

Luiz Antonio Fleury Filho, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, Considerando que a Lei Federal n. 8.666, de 21 de junho de 1993,^[1] veio a tornar obrigatória a realização de licitação previamente à contratação dos serviços de publicidade de interesse da Administração Pública Estadual (conforme artigo 1º, *caput*; artigo 2º; artigo 6º, inciso II e artigo 25, inciso II);

Considerando que ficaram sujeitas a essa exigência legal, além dos órgãos da administração direta, também os fundos especiais, as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e as demais entidades controladas direta ou indiretamente pelo Estado (conforme artigo 1º, parágrafo único e artigo 6º, inciso XI);

Considerando a conveniência de dar diretrizes gerais uniformes aos procedimentos operacionais tendentes à contratação dos aludidos serviços, máxime porque “a publicidade dos atos, programas, obras, serviços e campanhas dos órgãos públicos deverá ter caráter educativo, informativo ou de orientação social, dela não podendo constar nomes, símbolos ou imagens que caracterizem promoção pessoal de autoridades ou servidores públicos” (conforme Constituição da República Federativa do Brasil, artigo 37, § 1º; Constituição do Estado, artigo 115, § 1º);

Considerando as atribuições deferidas à Assessoria de Comunicações do Governo pelo artigo 43 do Decreto n. 21.984, de 2 de março de 1984, decreta:

Art. 1º A contratação dos serviços de publicidade de interesse dos órgãos da administração direta, das autarquias, das empresas públicas, das sociedades de economia mista, das fundações instituídas ou mantidas pelo Estado e das demais entidades por ele direta ou indiretamente controladas, estará sujeita às disposições deste Decreto.

Art. 2º Para os fins deste Decreto, serão considerados serviços de publicidade as atividades de comunicação realizadas por exigência de lei, as destinadas à divulgação de atos, programas, obras, serviços e campanhas, de caráter educacional, informativo, orientador ou promocional, e as que visem a estimular a comercialização de bens e serviços.

Art. 3º Anteriormente ao término de cada exercício, os órgãos e entidades da Administração deverão submeter à aprovação da Assessoria de Comunicações do Governo o seu plano de ação publicitária para o exercício seguinte, com a identificação dos objetivos a alcançar, a individualização das correspondentes linhas de atuação, a especificação do montante dos recursos financeiros destinados ao respectivo desenvolvimento e a definição do pertinente calendário de implementação.

Art. 4º A prestação, por terceiros, dos serviços de publicidade de interesse da Administração será objeto de contrato, de duração não superior à de um exercício financeiro e cuja execução, quando for o caso, poderá ocorrer em função de ordens de serviço expedidas pela Administração interessada, até o limite dos recursos financeiros correspondentes a seu valor global, à vista de projetos executivos previamente aprovados.

Parágrafo único. A juízo da Assessoria de Comunicações do Governo, a cada linha de atuação prevista no plano de ação publicitária de que trata o artigo anterior poderá corresponder contrato distinto.

Art. 5º A celebração de cada contrato de prestação de serviços de publicidade deverá ser precedida de licitação, realizada pela Administração interessada, na conformidade de instrução normativa baixada pela Assessoria de Comunicações do Governo.

Art. 6º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado.

Nota sobre o Decreto n. 37.021/93

[1] *Vide* Lei Federal n. 8.666, de 21 de junho de 1993, à pág. 90.

RESOLUÇÃO STM N. 247, DE 21 DE JULHO DE 1993

INSTITUI A CARTEIRA DO PASSE ESCOLAR METROPOLITANO

O Secretário dos Transportes Metropolitanos, com fundamento na alínea c, inciso III, do artigo 38, do Decreto n. 34.184, de 18 de novembro de 1991^[1] e no artigo 34 do Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986,^[2] alterado pelo Decreto n. 27.436, de 7 de outubro de 1987,^[3] considerando a necessidade de revisão dos procedimentos que regulamentam a emissão da carteira do passe escolar, no âmbito dos sistemas de transporte coletivo regular por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo, metroviário e de trolebus, resolve:

Art. 1º Fica instituída a carteira do passe escolar metropolitano, que abrange o sistema de transporte coletivo regular por ônibus, – serviço comum e seletivo –, o sistema metroviário e o sistema metropolitano de trolebus.

Parágrafo único. Caberá à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP emitir as carteiras do passe escolar metropolitano, com base nas solicitações e encaminhá-las aos respectivos estabelecimentos de ensino.

Art. 2º Terão direito ao passe escolar os alunos regularmente matriculados e os professores de estabelecimentos de ensino oficiais, oficializados e reconhecidos, na utilização do transporte coletivo metropolitano.

Art. 3º A carteira do passe escolar deverá ser solicitada pelos estabelecimentos de ensino à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, mediante formulários que deverão conter:

I – nome do estabelecimento de ensino;

- II – nome do beneficiário;
- III – endereço de origem e destino das viagens por motivo escolar;
- IV – curso freqüentado ou ministrado com respectivo grau e série;
- V – período de vigência da matrícula ou contrato;
- VI – data, assinatura e carimbo do diretor do estabelecimento ou pessoa credenciada, que será responsabilizada pelas informações constantes dos formulários.

Art. 4º A quota mensal de cada aluno ou professor totalizará 50 passes, durante o período letivo do respectivo estabelecimento de ensino.

Parágrafo único. O aluno que trabalha, poderá optar pela quota dividida entre linhas compreendidas nos percursos residência/estabelecimento de ensino e local de trabalho/estabelecimento de ensino.

Art. 5º O passe escolar será emitido e comercializado pelas empresas concessionárias, permissionárias ou autorizadas.

Parágrafo único. Os horários e locais de venda do passe escolar metropolitano serão definidos conforme as seguintes disposições:

- I – para os usuários das linhas do sistema de transporte coletivo regular – serviços comum e seletivo – o horário será o mesmo do expediente da empresa concessionária, permissionária ou autorizada e o local de venda será por essa predeterminado, podendo ser no seu escritório ou garagem ou outro posto de melhor acesso, desde que não ultrapasse a distância de 1 quilômetro de qualquer ponto da respectiva linha;
- II – para os usuários do sistema metroviário o horário será o período compreendido entre 8 e 16 horas, somente nos dias úteis e os locais de venda serão nas estações definidas pelo Metrô e nos postos predeterminados pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP;
- III – para os usuários do sistema metropolitano de trolebus o horário será o período compreendido entre 8 e 16 horas, somente nos dias úteis e os locais de venda serão predeterminados pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP.

§ 1º A validade do passe escolar metropolitano do sistema de transporte coletivo regular – serviços comum e seletivo – será de 30 dias decorridos do primeiro reajuste subsequente à sua aquisição.

§ 2º Decorrido o prazo de que trata o parágrafo anterior, o beneficiário poderá trocar o passe escolar vencido por outro com validade, mediante pagamento da diferença entre seus preços, até o encerramento do período letivo.

Art. 6º O disposto nesta Resolução deverá ser atendido no prazo de 30 dias, findo o qual serão aplicadas às empresas que não estiverem cumprindo estas disposições as penalidades previstas na legislação em vigor.

Art. 7º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Notas sobre a Resolução STM n. 247/93

[1] *Vide* Decreto Estadual n. 34.184, de 18 de novembro de 1991, à pág. 473.

[2] *Vide* Decreto Estadual n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, à pág. 360.

[3] *Vide* Decreto Estadual n. 27.436, de 7 de outubro de 1987, à pág. 378.

DECRETO N. 38.352, DE 26 DE JANEIRO DE 1994

ALTERA A REDAÇÃO DO ARTIGO 21-A, DO DECRETO N. 24.675, DE 30 DE JANEIRO DE 1986,^[1]
INCLUÍDO PELO DECRETO N. 27.436, DE 7 DE OUTUBRO DE 1987

Aloysio Ferreira Filho, Vice-Governador, em exercício no cargo de Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais e à vista da Exposição de Motivos do Secretário dos Transportes Metropolitanos, decreta:

Art. 1º O artigo 21-A, do Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, que regulamenta os serviços metropolitanos de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo, incluído pelo Decreto n. 27.436, de 7 de outubro de 1987, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 21-A. As empresas operadoras do sistema são obrigadas a comprovar a existência e a disponibilidade dos veículos necessários à operação da linha, conforme as características e quantidade estabelecidas no documento “Características Operacionais” e a providenciar seu cadastramento na forma disciplinada nas normas complementares expedidas pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos.

§ 1º As empresas operadoras manterão frota reserva, que também será cadastrada, fixada na seguinte conformidade:

I – 6% (seis por cento) para frota superior a 100 (cem) veículos;

II – 7% (sete por cento) para frota igual ou inferior a 100 (cem) veículos, exigido o mínimo de 1 (um) veículo.

§ 2º A redução da frota reserva para adequação aos limites impostos no parágrafo anterior não poderá resultar em alteração da idade média da frota cadastrada na data da publicação deste Decreto”.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Aloysio Nunes Ferreira Filho – Vice-Governador.

[1] *Vide* Decreto Estadual n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, à pág. 360.

DECRETO N. 38.419, DE 7 DE MARÇO DE 1994

AUTORIZA A FAZENDA DO ESTADO A RECEBER, POR DOAÇÃO DA UNIÃO, AÇÕES DO CAPITAL SOCIAL DA
COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS – CBTU, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Luiz Antonio Fleury Filho, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, à vista do disposto no § 5º do artigo 3º da Lei n. 8.693, de 3 de agosto de 1993,^[1] e

Considerando que de acordo com o artigo 12 da Lei n. 7.861, de 28 de maio de 1992, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM deverá assumir os sistemas de trens urbanos da Região Metropolitana de São Paulo, de forma a assegurar a continuidade e a melhoria dos serviços prestados;

Considerando que é necessário ultimar providências de forma a criar condições para que a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM entre em operação, decreta:

Art. 1º Fica a Fazenda do Estado autorizada a receber, por doação da União, as ações do capital social da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, que forem destinadas ao Estado, na forma e para os fins da Lei Federal n. 8.693, de 3 de agosto de 1993.

Art. 2º A Procuradoria-Geral do Estado, representando a Fazenda do Estado, deverá adotar as providências necessárias de forma a integralizar no capital social da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM as ações a que se refere o artigo anterior.

Art. 3º A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM deverá zelar para que a incorporação ao seu patrimônio dos bens da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, bem como a transferência dos direitos e das obrigações, a serem formalizadas em instrumento próprio de cisão daquela empresa, se processe em observância das formalidades legais e regulamentares, e em resguardo ao patrimônio público estadual.

Parágrafo único. O instrumento a que se refere o *caput* deverá observar as condições pactuadas pelo Estado constantes do Contrato n. 3.457, celebrado entre a República Federativa do Brasil e o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento – BIRD.

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

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado.

Nota sobre o Decreto n. 38.419/94

[1] *Vide* Lei Federal n. 8.693, de 3 de agosto de 1993, à pág. 127.

RESOLUÇÃO STM N. 340, DE 17 DE MARÇO DE 1994^[1]

INSTITUI E DISCIPLINA O RESSARCIMENTO À EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO S/A. – EMTU/SP DAS DESPESAS COM OS SERVIÇOS DE GERENCIAMENTO PRESTADOS ÀS EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO, E ESTABELECE OS VALORES DE REFERÊNCIA

O Secretário dos Transportes Metropolitanos, em cumprimento ao disposto no artigo 1º, inciso II, letra *b*, do Decreto n. 34.184, de 18 de novembro de 1991;^[2]

Considerando as disposições da Lei n. 1.492, de 13 dezembro de 1977,^[3] e do Decreto n. 27.411, de 24 de setembro de 1987,^[4] que reconstituiu a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo – EMTU/SP;

Considerando as disposições da Lei n. 7.450, de 16 de julho de 1991,^[5] que criou a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, estabelecendo suas competências e atribuições, em especial o artigo 3º, § 2º e, bem assim, o Decreto n. 34.148, de 18 de novembro de 1991, que a organizou;

Considerando as disposições dos Decretos ns. 19.835, de 29 de outubro de 1982^[6] e 24.675 de 30 de janeiro de 1986,^[7] com as modificações operadas pelo Decreto n. 27.436, de 7 de outubro de 1987,^[8] que regulamentam os serviços de transporte coletivo de passageiros, por ônibus, nas modalidades Fretamento e Regular, na Região Metropolitana de São Paulo;

Considerando a Resolução STM n. 55, de 4 de fevereiro de 1992 e Resolução STM n. 75, de 24 de março de 1992,^[9] que disciplinam as atividades realizadas pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM e pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, relativas ao Sistema de Transporte Coletivo, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo;

Considerando a necessidade de melhor adequar a forma de ressarcimento da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, dos gastos relativos às atividades de gerenciamento, estabelecendo para o Fretamento Metropolitano, uma forma distinta daquela fixada pela Resolução STM n. 5 e que guarde maior relação com essa modalidade;

Considerando finalmente que, pelas características peculiares do Fretamento, os valores dos serviços de gerenciamento sendo estabelecidos particularmente para cada serviço executado, deverão conferir maior transparência às relações entre empresa operadora e órgão gestor, com maior fidelidade aos custos reais, resolve:

Art. 1º A remuneração pelos serviços de gerenciamento prestados às empresas operadoras de transporte coletivo de passageiros na Região Metropolitana de São Paulo, por ônibus, na modalidade Regular, e por ônibus ou microônibus, na modalidade de Fretamento, arrecadada a título de ressarcimento de despesas pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, passa a ser disciplinada por esta Resolução.

Art. 2º As empresas operadoras de serviços de transporte coletivo regular de passageiros deverão recolher mensalmente à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, a Remuneração pelos Serviços de Gerenciamento – RESEGE, calculada sobre o total da frota cadastral, com base no valor de CR\$ 83.597,00.

Parágrafo único. O valor a que se refere este artigo será alterado periodicamente, mediante publicação no Diário Oficial do Estado, com base no mesmo percentual de majoração do piso tarifário do serviço comum.

Art. 3º As empresas operadoras dos serviços de transporte coletivo de passageiros, sob o regime de fretamento, deverão remunerar a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP por serviços prestados na conformidade do Anexo Único que acompanha e integra esta Resolução.

Parágrafo único. O valor do serviço será fixado em quantidade de Unidades Fiscais do Estado de São Paulo – UFESP's, criada pela Lei n. 6.374, de 1º de março de 1989 e convertido em moeda corrente pelo seu valor vigente no 1º dia do mês em que se efetuar o pagamento.

Art. 4º As empresas operadoras dos serviços de transporte coletivo de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo, nas modalidades Regular e Fretamento, sem prejuízo das penalidades cabíveis e das remunerações previstas nos artigos 2º e 3º desta Resolução, ficam obrigadas a arcar com as despesas decorrentes da remoção, guarda e permanência de veículos apreendidos nos pátios da EMTU ou outros locais para tanto designados, observados os seguintes parâmetros, com seus valores monetários convertidos na forma do parágrafo único do artigo anterior:

- I – motorista para condução de veículo apreendido, quando da impossibilidade ou recusa da empresa infratora em conduzi-lo: 10 UFESP's;
- II – guincho para recolhimento do veículo: 50 UFESP's;
- III – estadia diária de veículo apreendido: 15 UFESP's;
- IV – despesas com transbordo de passageiros: 30 UFESP's.

Art. 5º Caberá à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, expedir as normas relativas à forma de pagamento dos serviços a que se refere esta Resolução.

Art. 6º A presente Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, com exceção das disposições de seu artigo 3º, que somente produzirão efeito a partir do primeiro dia do mês subsequente à sua edição.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário, em especial a Resolução STM n. 141, de 16 de setembro de 1992.

ANEXO

Serviço – Valor em UFESP's.

- I – Do Registro e Renovação:
 1. Do Registro – 10 UFESP's;
 2. Pedido de Renovação de Registro – 6 UFESP's.

- II – Da Vistoria de Garagem e Inspeção de Frota:
 - 1. Inspeção de frota (por veículo) – 2 UFESP's.
 - 2. Vistoria de Garagem (por garagem ou unidade autônoma) – 20 UFESP's;
 - 3. Inspeção de frota para liberação de Certificado retido (por veículo) – 4 UFESP's.Obs.: no caso de inspeção previamente marcada será cobrado pelo total dos veículos a serem vistoriados, inclusive aqueles que não forem colocados à disposição do Agente Credenciado.
- III – Do cadastramento do veículo:
 - 1. Inclusão de veículo – 2 UFESP's;
 - 2. Exclusão de veículo – 2 UFESP's.
- IV – Da elaboração de estudos técnicos para fornecimento de:
 - 1. Certificado de Autorização de Operação – 2 UFESP's;
 - 2. Certificado de Registro Cadastral – 4 UFESP's;
 - 3. Atestado de Capacidade Técnica – 4 UFESP's;
 - 4. Declaração – 1 UFESP's.
- V – Cópias xerográficas (por folha) – 0,2 UFESP's.

Notas sobre a Resolução STM n. 340/94

- [1] Revoga a Resolução Estadual STM n. 141, de 16 de setembro de 1992; *vide* à pág. 520.
- [2] *Vide* Decreto Estadual n. 34.184, de 18 de novembro de 1991, à pág. 473.
- [3] *Vide* Lei Estadual n. 1.492, de 13 de dezembro de 1977, à pág. 303.
- [4] *Vide* Decreto Estadual n. 27.411, de 24 de setembro de 1987, à pág. 377.
- [5] *Vide* Lei Estadual n. 7.450, de 16 de julho de 1991, à pág. 469.
- [6] *Vide* Decreto Estadual n. 19.835, de 29 de outubro de 1982, à pág. 347.
- [7] *Vide* Decreto Estadual n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, à pág. 360.
- [8] *Vide* Decreto Estadual n. 27.436, de 7 outubro de 1987, à pág. 378.
- [9] *Vide* Resolução Estadual STM n. 75, de 24 de março de 1992, à pág. 497.

DECRETO N. 39.635, DE 6 DE DEZEMBRO DE 1994

AUTORIZA A SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS A CELEBRAR CONVÊNIOS COM MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO, PARA OS FINS QUE ESPECIFICA

Luiz Antonio Fleury Filho, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Fica a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, por seu Titular, autorizada a celebrar convênios e respectivos termos aditivos com municípios da Região Metropolitana de São Paulo, objetivando a transferência de recursos financeiros para a implementação de obras e de serviços de apoio ao Sistema de Transporte Metropolitano e de sua infra-estrutura viária, até o limite de 80.000 (oitenta mil) Unidades Fiscais do Estado de São Paulo – UFESP's, obedecidas as disposições legais e regulamentares, na conformidade da minuta-padrão que integra o presente.

Parágrafo único. Os termos aditivos a que alude o *caput* deste artigo poderão ser celebrados, desde que o valor total do convênio, considerados também os aditamentos, não ultrapasse o limite de UFESP's estabelecido.

Art. 2º As despesas decorrentes da celebração dos convênios de que trata o artigo anterior correrão à conta de dotações orçamentárias próprias da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, observada a disponibilidade dos respectivos recursos.

Art. 3º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado

MINUTA-PADRÃO A QUE SE REFERE O ARTIGO 1º DO DECRETO N. 39.635, DE 6 DE DEZEMBRO DE 1994

Convênio STM n.

Processo STM n.

Convênio que entre si celebram o Estado de São Paulo, por sua Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, e o Município de objetivando

Pelo presente instrumento, de um lado Estado de São Paulo, por sua Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, com sede à Rua Butantã, n. 285 – Capital, neste ato representada por seu Titular, Sr., conforme autorização concedida pelo Decreto n. 39.635, de 6 de dezembro de 1994, doravante designada SECRETARIA e, de outro o MUNICÍPIO DE neste ato representado por seu Prefeito, Sr., devidamente autorizado pela Lei Municipal n., de de de, adiante denominado MUNICÍPIO, acordam entre si,

Considerando que a execução da política estadual de transportes urbanos de passageiros para as regiões metropolitanas compreende também a promoção de medidas de apoio e infra-estrutura viária junto aos Municípios que a integram; e

Considerando mais que a execução do objeto deste Convênio é parte integrante do projeto de interesse metropolitano denominado que muito contribuirá para a melhoria da segurança e conforto dos usuários das linhas de ônibus metropolitanos,

Firmam o presente Convênio, que se regerá pela Lei Estadual n. 6.544, de 22 de novembro de 1989,^[1] pela Lei Federal n. 8.666, de 21 de junho de 1993,^[2] com as alterações introduzidas pela Lei Federal n. 8.883, de 8 de junho de 1994, e pelas seguintes cláusulas e condições:

Cláusula Primeira

Do Objeto

Constitui objeto do presente Convênio a implantação (ou execução) de

Cláusula Segunda

Do Prazo de Vigência

O prazo de vigência do presente Convênio é de (.....), contados da data de sua assinatura.

Cláusula Terceira

Do Valor e dos Recursos

A despesa decorrente da execução do presente Convênio, no montante de R\$ (.....), onerará o Código 37, Unidade de Despesa 002 – Coordenadoria de Assistência aos Municípios, Categoria Funcional Programática 16.91.572.1.441, Elemento Econômico 4110-20, do orçamento vigente.

Cláusula Quarta **Da Liberação dos Recursos Financeiros**

Os recursos de responsabilidade do Estado serão repassados parceladamente ao Município, por meio de ordem de pagamento ao Banco do Estado de São Paulo S/A. – BANESPA, na seguinte conformidade:

1ª parcela: no valor de R\$ (.....), em até 15 (quinze) dias após a assinatura do convênio;

2ª parcela: no valor de R\$ (.....), em (.....) dias após a liberação da 1ª parcela, observado o disposto no parágrafo único;

3ª parcela:

Parágrafo único. A(s) parcela(s) será(ão) liberada(s), conforme medição de obra/serviço a ser realizada pela Secretaria, com observância do respectivo cronograma físico-financeiro, parte integrante deste instrumento, e após 10 (dez) dias da aprovação da boa e regular aplicação dos recursos recebidos, conforme o Manual de Prestação de Contas da STM.

Cláusula Quinta **Das Obrigações e Responsabilidades dos Partícipes**

1. Compete ao Município:

- a. providenciar por sua conta e risco, a implantação (ou a execução dos serviços) em até (.....) dias, observando o estipulado na cláusula anterior e na conformidade do respectivo cronograma físico-financeiro que integra o presente;
- b. promover a contratação dos serviços/obras ou executá-lo(s) diretamente, observadas as disposições legais e regulamentares aplicáveis, em especial as Leis Federais ns. 8.666/93 e 8.883/94 e a Lei Estadual n. 6.544/89;
- c. acompanhar e fiscalizar a implantação (ou Zona Eleitoral – Capital Zona Eleitoral – Capital X execução) do objeto avençado, até sua conclusão, com observância do estipulado nos Anexos I e II;
- d. comunicar à Secretaria a conclusão do objeto avençado no prazo máximo de 10 (dez) dias, para inspeção final;
- e. apresentar prestação detalhada de contas dos gastos efetuados com o valor repassado pela Secretaria, observando o disposto na cláusula décima deste Convênio;
- f. adotar todas as providências junto aos órgãos competentes, a fim de serem obtidas as autorizações e licença necessárias à execução do objeto;
- g. manter conservado(s), nos padrões de suas características, estabelecidas no Anexo;
- h. promover os reparos que se fizerem necessários no(s) durante o prazo de vigência deste Convênio, fornecendo toda mão-de-obra e materiais;
- i. comunicar à Secretaria, no prazo máximo de 15 (quinze) dias, ocorrências que impossibilitem a execução das obras/serviços, esclarecendo os motivos determinantes;
- j. colocar à disposição da Secretaria a documentação referente à aplicação dos recursos repassados, permitindo a mais ampla fiscalização do desenvolvimento das obras/serviços objetivados no ajuste;
- l. obrigar-se nos casos de não utilização dos recursos para o fim conveniado, ou de sua aplicação em desacordo com os termos do presente, a devolvê-los acrescidos da correção monetária, se houver, a partir da data do seu repasse;
- m. no caso de rescisão de que trata a cláusula oitava deste Convênio, devolver o valor repassado ou parte dele, conforme o caso, acrescido de correção monetária, se houver, calculada pela variação da Unidade Fiscal do Estado de São Paulo – UFESP, desde a data do repasse.

2. Compete à Secretaria:

- a. responsabilizar-se pelo repasse do montante avençado, na forma e condições estabelecidas neste instrumento;
- b. examinar a prestação de contas do Município, relativa à transferência do valor ajustado, comunicando sua aprovação ou a ocorrência de eventuais irregularidades encontradas, para providências quanto à sua regularização;
- c. estabelecer no documento próprio (Anexo I), que integra o presente instrumento,
.....;
- d. aprovar, no documento próprio (Anexo II), que integra o presente instrumento, o detalhamento, que deve ser respeitado e mantido pelo Município;
- e. comunicar ao Município as irregularidades verificadas no desenvolvimento dos trabalhos, no prazo máximo de 15 (quinze) dias de sua constatação.

Cláusula Sexta Das Alterações

Poderão os partícipes, de comum acordo, promover alterações do avençado ou modificações em suas cláusulas, observados os parâmetros legais e regulamentares, em especial a limitação no Decreto n., de de de 1994, por meio de termo próprio.

Cláusula Sétima Da Denúncia

Este Convênio poderá ser denunciado por qualquer dos partícipes, desde que o faça por escrito e com antecedência mínima de 30 (trinta) dias.

Cláusula Oitava Da Rescisão

Este Convênio poderá, entretanto, ser rescindido por descumprimento das obrigações avençadas, nas hipóteses dos artigos 77 a 80 da Lei Federal n. 8.666/93, alterada pela Lei Federal n. 8.883/94, combinado com os artigos 75 a 78 da Lei Estadual n. 6.544/89, respondendo cada um dos partícipes pelas obrigações assumidas até a rescisão.

Parágrafo único. Neste caso, será indicada uma comissão para análise dos trabalhos desenvolvidos até a data da rescisão, que será composta de 4 (quatro) elementos, sendo 2 (dois) indicados pela Secretaria e 2 (dois) pelo Município.

Cláusula Nona Da Fiscalização

Os partícipes, independentemente das obrigações decorrentes deste Convênio, indicarão, no prazo de 5 (cinco) dias contados a partir de sua assinatura, representantes para o acompanhamento, fiscalização e controle de sua execução.

Cláusula Décima Da Aplicação dos Recursos

O Município obriga-se a aplicar os recursos repassados ou seus saldos em caderneta de poupança de instituição financeira oficial, se a previsão de seu uso for igual ou superior a um mês, ou em fundo de aplicação financeira de curto prazo ou operação de mercado aberto lastreada em títulos da dívida pública, quando a utilização dos mesmos verificar-se em prazos menores que um mês.

Parágrafo único. O descumprimento do disposto no parágrafo anterior obrigará o Município à reposição ou restituição do numerário equivalente aos rendimentos do mercado financeiro no período, acrescido de correção monetária, se houver, até a data do efetivo depósito.

Cláusula Décima Primeira Dos Saldos Financeiros Remanescentes

Quando da conclusão, denúncia, rescisão ou extinção do convênio, os saldos financeiros remanescentes, inclusive os provenientes das receitas obtidas das aplicações financeiras realizadas, serão devolvidos por meio de guia de recolhimento, no prazo improrrogável de 30 (trinta) dias do evento, sob pena da imediata instauração da tomada de contas especial do responsável, providenciada pelo Coordenador de Assistência aos Municípios.

Cláusula Décima Segunda Da Prestação de Contas

Na prestação de contas dos gastos efetuados com os valores repassados deverão constar os seguintes documentos:

- a. ofício do Prefeito Municipal encaminhando a prestação de contas à Secretaria;
- b. extrato bancário da conta vinculada a este Convênio, contendo seu movimento diário;
- c. extrato das aplicações no mercado financeiro;
- d. planilha de acompanhamento contábil-financeiro, com a anexação dos comprovantes das despesas efetuadas ou das notas fiscais/fatura referentes ao objeto do Convênio, emitidos em nome do Município, devendo mencionar Convênio STM, seguido do número constante do preâmbulo do Termo de Convênio;
- e. laudo técnico emitido por auxiliar-técnico da Prefeitura, responsável pelo acompanhamento físico do objeto conveniado, indicando o estágio da obra/serviços e atestando que está em consonância com as especificações técnicas e cronograma físico-financeiro.

Cláusula Décima Terceira Do Foro

Fica eleito o Foro da Comarca da Capital, com a exclusão de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, para dirimir as questões decorrentes da execução deste Convênio, que não forem resolvidas administrativamente.

E por estarem de comum acordo, firmam o presente Convênio em 5 (cinco) vias de igual teor e forma, perante 2 (duas) testemunhas abaixo nomeadas, que também o assinam.

São Paulo, de de 1994.

Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos
Secretário de Estado

Município de
Prefeito Municipal

Testemunhas:

1. _____
2. _____

⚡ Notas sobre o Decreto n. 39.635/94

[1] Vide Lei Estadual n. 6.544, de 22 de novembro de 1989, à pág. 439.

[2] Vide Lei Federal n. 8.666, de 21 de junho de 1993, à pág. 90.

CONVÊNIO

Convênio que entre si estabelecem o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM, e o Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, objetivando a constituição da Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT – para compatibilização dos planos, projetos e programas regionais de transportes públicos.

Aos 25 dias do mês de outubro de 1994, o Estado de São Paulo, representado pelo Excelentíssimo Senhor Governador, *Luiz Antonio Fleury Filho*, e por intermédio da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM, esta com sede à Rua Butantã n. 285, São Paulo – Capital, inscrita no CGC/MF sob o n. 66.858.689/0001-06, neste ato representada por seu titular, *Jorge Fagali Neto*, doravante simplesmente denominada STM, e o Município de São Paulo, representado pelo Excelentíssimo Senhor Prefeito, *Paulo Maluf*, e por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes – SMT esta com sede na Avenida das Nações Unidas n. 7.163, inscrita no CGC/MF sob n. 463.921.550.001-11, neste ato representada por seu titular, *Walter Coronado Antunes*, doravante simplesmente denominada SMT, resolvem, de comum acordo, estabelecer o presente Convênio, que reger-se-á pelas cláusulas que se seguem:

Cláusula Primeira Do Objeto

O presente Convênio tem por objeto a constituição da Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT, para compatibilização dos planos, projetos e programas de transportes públicos e de tráfego de caráter metropolitano dos Municípios integrantes da Região Metropolitana de São Paulo – RMSP que envolvam novas redes de sistemas integrados de transportes ou novos projetos vinculados a sistemas integrados de média e alta capacidade, respeitadas as legislações federal, estadual e municipal, inclusive dos municípios que vierem a aderir ao presente Convênio.

§ 1º A Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT será composta pelo Secretário dos Transportes Metropolitanos, que será seu Presidente, pelo Secretário Municipal de Transportes de São Paulo e pelos Prefeitos dos Municípios que vierem a aderir ao presente Convênio.

§ 2º A adesão de que trata esta cláusula efetivar-se-á mediante termo específico, de acordo com o padrão anexo, pelo qual o município aderente adquire condições de partícipe, submetendo-se às cláusulas e condições deste Convênio.

§ 3º A Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT funcionará na sede da Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM, na Rua Butantã n. 285 – Pinheiros – São Paulo – Capital.

§ 4º A Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT reunir-se-á, sempre que convocada com antecedência mínima de 8 (oito) dias por seu Presidente, para apreciação de matéria submetida pelo Comitê Executivo instituído nos termos da cláusula terceira deste Convênio, e suas decisões serão tomadas por maioria simples, competindo ao Presidente também o voto de desempate.

Cláusula Segunda Das Atribuições da CRPT

Para a consecução do objeto deste ajuste compete à CRPT:

- I – promover a compatibilização das políticas de transportes públicos integrados, visando ao planejamento e à execução de planos, programas e projetos resultantes deste Convênio;
- II – promover a integração entre os serviços de transportes públicos metropolitanos e os municipais;
- III – promover a compatibilização física, operacional e tarifária dos sistemas de média capacidade municipais com os sistemas de média e alta capacidade metropolitanos;
- IV – racionalizar os processos de execução bem como de operacionalização do sistema, de modo a otimizar os investimentos e possibilitar a adequação de custos operacio-

nais, objetivando melhorar a acessibilidade e a eficiência do sistema integrado de transporte na Região Metropolitana de São Paulo;

- V – atestar a compatibilização com as diretrizes e interesses metropolitanos dos projetos encaminhados pelo Comitê Executivo, com vista à obtenção de financiamentos junto ao Banco Mundial ou outro organismo internacional.

Cláusula Terceira **Da Estrutura de Administração**

Para o cumprimento do objeto deste Convênio e com a atribuição básica de prestar apoio administrativo à Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT, fica instituído o Comitê Executivo com a seguinte composição:

- I – Coordenador;
- II – Secretário;
- III – Membros.

§ 1º A Coordenação do Comitê Executivo será exercida pelo Secretário dos Transportes Metropolitanos.

§ 2º Integrarão o Comitê Executivo como membros:

1. o Secretário Municipal de Transportes como representante do Município de São Paulo, que será o seu Secretário;
2. os Coordenadores de Assistência aos Municípios – CAM, de Transporte Coletivo – CTC e de Planejamento e Gestão – CPG, da Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM e os Diretores do Departamento de Transportes Públicos – DTP e do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, da Secretaria Municipal de Transportes – SMT;
3. o presidente, ou representante por ele indicado, da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC e da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET;
4. os Prefeitos representantes de cada uma das sub-regiões.

§ 3º O Prefeito representante de cada sub-região será indicado pela maioria dos prefeitos dos municípios integrantes da respectiva sub-região, que aderirem ao presente Convênio.

§ 4º Para os fins deste Convênio os municípios da Região Metropolitana de São Paulo ficam agrupados nas seguintes sub-regiões:

1. Taboão da Serra, Embu, Itapeverica da Serra, Embu-Guaçu, Juquitiba e São Lourenço da Serra;
2. Cotia, Vargem Grande Paulista, Itapevi, Jandira, Osasco, Carapicuíba, Barueri, Santana do Parnaíba, Pirapora do Bom Jesus e Cajamar;
3. Francisco Morato, Franco da Rocha, Caieiras e Mairiporã;
4. Guarulhos, Arujá e Santa Isabel;
5. Itaquaquecetuba, Poá, Ferraz de Vasconcelos, Suzano, Mogi das Cruzes, Guararema, Salesópolis e Biritiba-Mirim;
6. São Caetano do Sul, Santo André, São Bernardo do Campo, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra.

§ 5º Ao Coordenador compete convocar as reuniões e elaborar previamente a pauta das matérias a serem submetidas à apreciação do Comitê Executivo.

Cláusula Quarta **Do Comitê Executivo**

O Comitê Executivo tem as seguintes atribuições específicas:

- I – propor medidas que viabilizem a implementação dos planos, programas e projetos de transportes públicos e de tráfego que envolvam novas redes de sistemas integrados de transportes de alta e média capacidade;

- II – elaborar estudos de planos táticos de integração e tarifários e de eventuais alterações das prioridades na aplicação de recursos financeiros;
- III – compatibilizar os planos tático-operacionais com as estratégias que vierem a ser definidas;
- IV – elaborar estudos visando à compatibilização entre os planos integrados de transportes públicos, respeitando as políticas de uso do solo e habitacional;
- V – propor estudos e pesquisas necessários ao alcance do objeto da CRPT;
- VI – constituir grupos de trabalho não permanentes, visando a resultados específicos relacionados com objeto da CRPT;
- VII – analisar e instruir os projetos que lhe forem submetidos pelos partícipes, encaminhando-os à apreciação da CRPT;
- VIII – dar conhecimento de suas deliberações aos interessados;
- IX – elaborar e aprovar o regimento interno.

§ 1º As deliberações do Comitê Executivo serão submetidas à votação, tendo direito a voto o Coordenador e seus membros.

§ 2º As matérias serão consideradas aprovadas simples e desde que favorável o voto do Secretário dos Transportes Metropolitanos quando envolvam o interesse metropolitano, respeitada a autonomia municipal, e aquelas de interesse direto e exclusivo dos demais partícipes, com o voto favorável do representante do Município de São Paulo ou do representante da sub-região.

§ 3º Compete, ainda, ao Comitê Executivo elaborar orçamentos que retratem as necessidades dos recursos financeiros para implementação das medidas propostas e aprovadas pelos partícipes.

§ 4º O suporte técnico-administrativo ao Comitê Executivo será prestado pelas unidades da administração centralizada e descentralizada dos partícipes, respeitadas as respectivas atribuições e competências, e conforme for estabelecido no regimento interno.

Cláusula Quinta

Do Grupo Permanente de Planejamento Integrado – GPPI

O Grupo Permanente de Planejamento Integrado – GPPI, previsto no Protocolo de Intenções firmado entre a STM e a SMT, em 14 de maio de 1993, fica mantido com a composição, as finalidades e atribuições constantes daquele protocolo, anexo ao presente ajuste, desenvolvendo atividades de assessoria ao Comitê Executivo.

Cláusula Sexta

Das Disposições Gerais

Demonstrada a compatibilização com os planos, projetos e programas regionais de transportes públicos, os municípios diretamente beneficiários de projetos aprovados decorrentes da execução do presente Convênio poderão contar com o apoio da STM no sentido de viabilizar a obtenção de financiamento externo e/ou interno junto a fontes financiadoras, desde que atendidas as exigências necessárias a esse fim.

Cláusula Sétima

Das Alterações

Poderão os participantes, de comum acordo, promover alterações no avençado ou modificações em suas cláusulas, mediante termo aditivo.

Cláusula Oitava

Da Vigência, da Denúncia e da Rescisão

O prazo de vigência do presente Convênio é de 5 (cinco) anos, a contar da data de sua assinatura, podendo ser denunciado por qualquer dos partícipes mediante notificação prévia de, no mínimo, 30 (trinta) dias, ou rescindido por inadimplemento de suas cláusulas, respondendo cada partícipe, em qualquer das hipóteses e até a data do rompimento, por todos os atos praticados e obrigações assumidas em decorrência deste ajuste.

Cláusula Nona Do Foro

Fica eleito o Foro da Comarca da Capital para dirimir quaisquer questões decorrentes da execução deste Convênio, que não forem resolvidas administrativamente.

E, por estarem certas e ajustadas, assinam o presente Convênio em 4 (quatro) vias de igual teor e forma para um só efeito, na presença das testemunhas abaixo indicadas:

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado de São Paulo

A) *Paulo Maluf* – Prefeito do Município de São Paulo

A) *Jorge Fagali Neto* – Secretário dos Transportes Metropolitanos

A) *Walter Coronado Antunes* – Secretário Municipal de Transportes

TERMO DE ADESÃO

Na qualidade de integrante da Região Metropolitana de São Paulo, por este termo, o Município de, conforme autorização legislativa n., vem aderir ao Convênio n., celebrado entre o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM e o Município de São Paulo por intermédio da Secretaria Municipal dos Transportes – SMT, que tem por objeto a constituição da Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT visando à compatibilização dos planos, projetos e programas de transportes públicos e de tráfego nos Municípios integrantes da Região Metropolitana de São Paulo.

Por este termo o Município de reconhece e ratifica todas as disposições das cláusulas constantes do referido Convênio, às quais se submete para seu fiel cumprimento.

São Paulo, de de 1994.

Prefeito Municipal de

Secretário dos Transportes Metropolitanos

Secretário Municipal de Transportes

Testemunhas:

1. _____

2. _____

CONVÊNIO, DE 25 DE OUTUBRO DE 1994

CONVÊNIO ENTRE O ESTADO E O MUNICÍPIO DE SÃO PAULO CONSTITUINDO A COMISSÃO REGIONAL DO PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES – CRPT, PARA COMPATIBILIZAÇÃO DOS PLANOS, PROJETOS E PROGRAMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO E DE TRÁFEGO METROPOLITANOS

Convênio que entre si estabelecem o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM, e o Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, objetivando a constituição da Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT – para compatibilização dos planos, projetos e programas regionais de transportes públicos.

Aos 25 dias do mês de outubro de 1994, o Estado de São Paulo, representado pelo Excelentíssimo Senhor Governador, *Luiz Antonio Fleury Filho*, e por intermédio da Secretaria de Esta-

do dos Transportes Metropolitanos – STM, esta com sede à Rua Butantã, n. 285, São Paulo – Capital, inscrita no CGC/MF sob o n. 66.858.689/0001-06, neste ato representada por seu titular, *Jorge Fagali Neto*, doravante simplesmente denominada STM, e o Município de São Paulo, representado pelo Excelentíssimo Senhor Prefeito, *Paulo Maluf*, e por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, esta com sede na Avenida das Nações Unidas, n. 7.163, inscrita no CGC/MF sob n. 463.921.550.001-11, neste ato representada por seu titular, *Walter Coronado Antunes*, doravante simplesmente denominada SMT, resolvem, de comum acordo, estabelecer o presente Convênio, que reger-se-á pelas cláusulas que se seguem:

Cláusula Primeira

Do Objeto

O presente Convênio tem por objeto a constituição da Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT, para compatibilização dos planos, projetos e programas de transportes públicos e de tráfego de caráter metropolitano dos Municípios integrantes da Região Metropolitana de São Paulo – RMSP que envolvam novas redes de sistemas integrados de transportes ou novos projetos vinculados a sistemas integrados de média e alta capacidade, respeitadas as legislações federal, estadual e municipal, inclusive dos municípios que vierem a aderir ao presente Convênio.

§ 1º A Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT será composta pelo Secretário dos Transportes Metropolitanos, que será seu Presidente, pelo Secretário Municipal de Transportes de São Paulo e pelos Prefeitos dos Municípios que vierem a aderir ao presente Convênio.

§ 2º A adesão de que trata esta cláusula efetivar-se-á mediante termo específico, de acordo com o padrão anexo, pelo qual o Município aderente adquire condições de partícipe, submetendo-se às cláusulas e condições deste Convênio.

§ 3º A Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT funcionará na sede da Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM, na Rua Butantã, n. 285 – Pinheiros – São Paulo – Capital.

§ 4º A Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT reunir-se-á, sempre que convocada com antecedência mínima de 8 (oito) dias por seu Presidente, para apreciação de matéria submetida pelo Comitê Executivo instituído nos termos da Cláusula Terceira deste Convênio, e suas decisões serão tomadas por maioria simples, competindo ao Presidente também o voto de desempate.

Cláusula Segunda

Das Atribuições da CRPT

Para a consecução do objeto deste ajuste compete à CRPT:

- I – promover a compatibilização das políticas de transportes públicos integrados, visando ao planejamento e à execução de planos, programas e projetos resultantes deste Convênio;
- II – promover a integração entre os serviços de transportes públicos metropolitanos e os municipais;
- III – promover a compatibilização física, operacional e tarifária dos sistemas de média capacidade municipais com os sistemas de média e alta capacidade metropolitanos;
- IV – racionalizar os processos de execução bem como de operacionalização do sistema, de modo a otimizar os investimentos e possibilitar a adequação de custos operacionais, objetivando melhorar a acessibilidade e a eficiência do sistema integrado de transporte na Região Metropolitana de São Paulo;
- V – atestar a compatibilização com as diretrizes e interesses metropolitanos dos projetos encaminhados pelo Comitê Executivo, com vista à obtenção de financiamentos junto ao Banco Mundial ou outro organismo internacional;
- VI – promover e coordenar a compatibilização dos planos diretores de transportes metropolitanos e municipais urbanos;

VII – prestar apoio administrativo e logístico para a realização das atividades previstas neste Convênio, bem como promover sua divulgação institucional.

Cláusula Terceira

Da Estrutura de Administração

Para o cumprimento do objeto deste Convênio e com a atribuição básica de prestar apoio administrativo à Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT, fica instituído o Comitê Executivo com a seguinte composição:

- I – Coordenador;
- II – Secretário;
- III – Membros.

§ 1º A Coordenação do Comitê Executivo será exercida pelo Secretário dos Transportes Metropolitanos.

§ 2º Integrarão o Comitê Executivo como membros:

1. o Secretário Municipal de Transportes como representante do Município de São Paulo, que será o seu Secretário;
2. os Coordenadores de Assistência aos Municípios – CAM, de Transporte Coletivo – CTC e de Planejamento e Gestão – CPG, da Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM e os Diretores do Departamento de Transportes Públicos – DTP e do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, da Secretaria Municipal de Transportes – SMT;
3. o presidente, ou representante por ele indicado, da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC e da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET;
4. os prefeitos representantes de cada uma das sub-regiões.

§ 3º O prefeito representante de cada sub-região será indicado pela maioria dos prefeitos dos municípios integrantes da respectiva sub-região, que aderirem ao presente Convênio.

§ 4º Para os fins deste Convênio os Municípios da Região Metropolitana de São Paulo ficam agrupados nas seguintes sub-regiões:

1. Taboão da Serra, Embu, Itapeverica da Serra, Embu-Guaçu, Juquitiba e São Lourenço da Serra;
2. Cotia, Vargem Grande Paulista, Itapevi, Jandira, Osasco, Carapicuíba, Barueri, Santana do Parnaíba, Pirapora do Bom Jesus e Cajamar;
3. Francisco Morato, Franco da Rocha, Caieiras e Mairiporã;
4. Guarulhos, Arujá e Santa Isabel;
5. Itaquaquecetuba, Poá, Ferraz de Vasconcelos, Suzano, Mogi das Cruzes, Guararema, Salesópolis e Biritiba-Mirim;
6. São Caetano do Sul, Santo André, São Bernardo do Campo, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra.

§ 5º Ao Coordenador compete convocar as reuniões e elaborar previamente a pauta das matérias a serem submetidas à apreciação do Comitê Executivo.

Cláusula Quarta

Do Comitê Executivo

O Comitê Executivo tem as seguintes atribuições específicas:

- I – propor medidas que viabilizem a implementação dos planos, programas e projetos de transportes públicos e de tráfego que envolvam novas redes de sistemas integrados de transportes de alta e média capacidade;

- II – elaborar estudos de planos táticos de integração e tarifários e de eventuais alterações das prioridades na aplicação de recursos financeiros;
- III – compatibilizar os planos tático-operacionais com as estratégias que vierem a ser definidas;
- IV – elaborar estudos visando à compatibilização entre os planos integrados de transportes públicos, respeitando as políticas de uso do solo e habitacional;
- V – propor estudos e pesquisas necessárias ao alcance do objeto da CRPT;
- VI – constituir grupos de trabalho não permanentes, visando a resultados específicos relacionados com o objeto da CRPT;
- VII – analisar e instruir os projetos que lhe forem submetidos pelos partícipes, encaminhando-os à apreciação da CRPT;
- VIII – dar conhecimento de suas deliberações aos interessados;
- IX – elaborar e aprovar o regimento interno.

§ 1º As deliberações do Comitê Executivo serão submetidas à votação, tendo direito a voto o Coordenador e seus membros.

§ 2º As matérias serão consideradas aprovadas por maioria simples e desde que favorável o voto do Secretário dos Transportes Metropolitanos quando envolvam o interesse metropolitano, respeitada a autonomia municipal, e naquelas de interesse direto e exclusivo dos demais partícipes, com o voto favorável do representante do Município de São Paulo ou do representante da sub-região.

§ 3º Compete, ainda, ao Comitê Executivo elaborar orçamentos que retratem as necessidades dos recursos financeiros para implementação das medidas propostas e aprovadas pelos partícipes.

§ 4º O suporte técnico-administrativo ao Comitê Executivo será prestado pelas unidades da administração centralizada e descentralizada dos partícipes, respeitadas as respectivas atribuições e competências e conforme for estabelecido no regimento interno.

Cláusula Quinta

Do Grupo Permanente de Planejamento Integrado – GPPI

O Grupo Permanente de Planejamento Integrado – GPPI, previsto no Protocolo de Intenções firmado entre a STM e a SMT, em 14 de maio de 1993, fica mantido com a composição, as finalidades e atribuições constantes daquele protocolo, anexo ao presente ajuste, desenvolvendo atividades de assessoria ao Comitê Executivo.

Cláusula Sexta

Das Disposições Gerais

Demonstrada a compatibilização com os planos, projetos e programas regionais de transportes públicos, os municípios diretamente beneficiários de projetos aprovados e decorrentes da execução do presente Convênio poderão contar com o apoio da STM no sentido de viabilizar a obtenção de financiamento externo e/ou interno junto a fontes financiadoras, desde que atendidas às exigências necessárias a esse fim.

Cláusula Sétima

Das Alterações

Poderão os participantes, de comum acordo, promover alterações no avençado ou modificações em suas cláusulas, mediante termo aditivo.

Cláusula Oitava

Da Vigência, da Denúncia e da Rescisão

O prazo de vigência do presente Convênio é de 5 anos, a contar da data de sua assinatura, podendo ser denunciado por qualquer dos partícipes mediante notificação prévia de, no mí-

nimo, 30 dias, ou rescindido por inadimplemento de suas cláusulas, respondendo cada partícipe, em qualquer das hipóteses e até a data do rompimento, por todos os atos praticados e obrigações assumidas em decorrência deste ajuste.

Cláusula Nona Do Foro

Fica eleito o Foro da Comarca da Capital para dirimir quaisquer questões decorrentes da execução deste Convênio, que não forem resolvidas administrativamente.

E por estarem certas e ajustadas, assinam o presente Convênio em 4 vias de igual teor e forma, para um só efeito, na presença das testemunhas abaixo indicadas:

Luiz Antonio Fleury Filho – Governador do Estado.

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

Jorge Fagali Neto – Secretário dos Negócios Metropolitanos.

Walter Coronado Antunes – Secretário Municipal dos Transportes.

TERMO DE ADESÃO

Na qualidade de integrante da Região Metropolitana de São Paulo, por este termo, o Município de, conforme Autorização Legislativa n., vem aderir ao Convênio n., celebrado entre o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM e o Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal dos Transportes – SMT, que tem por objeto a constituição da Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT visando à compatibilização dos planos, projetos e programas de transportes públicos e de tráfego nos Municípios integrantes da Região Metropolitana de São Paulo.

Por este termo o Município de reconhece e ratifica todas as disposições das cláusulas constantes do referido Convênio, às quais se submete para seu fiel cumprimento.

São Paulo, de de 1994.

Prefeito Municipal de

Secretário dos Transportes Metropolitanos –

Secretário Municipal de Transportes –

Testemunhas:

1. _____

2. _____

RESOLUÇÃO STM N. 402, DE 20 DE DEZEMBRO DE 1994

DISPÕE SOBRE NORMAS DE PADRONIZAÇÃO DE BILHETES UTILIZADOS NO SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE COLETIVO

O Secretário dos Transportes Metropolitanos, com fundamento no artigo 2º da Lei n. 7.450, de 16 de julho de 1991^[1] e no artigo 38, inciso III, do Decreto n. 34.184, de 18 de novembro de 1991,^[2] e ainda:

Considerando a necessidade de padronizar os bilhetes utilizados no Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo;

Considerando a necessidade de melhorar o gerenciamento e o controle das remissões dos bilhetes;

Considerando a necessidade de dotar o sistema de maior confiabilidade e segurança dos bilhetes;

Considerando a necessidade de ampliar a integração das viagens nas diversas modalidades de transporte na Região Metropolitana de São Paulo;

Considerando que a atualização ou inovação tecnológica deve objetivar a compatibilização entre os modais, visando menores custos e prazos de implantação;

Considerando que a padronização dos bilhetes deve contemplar a integração com os transportes sob gestão de outros entes públicos, em especial com o Município de São Paulo, resolve:

Art. 1º Os bilhetes para utilização no Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo, que abrange o transporte metroviário, ferroviário de passageiros e por ônibus, incluídos os corredores metropolitanos, devem atender às normas de padronização estabelecidas nesta Resolução.

Art. 2º Os bilhetes utilizados no Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo deverão possibilitar:

- I – a utilização de integração tarifária, de no mínimo 3 modais distintos;
- II – a remissão baseada em dados armazenados nas leituras de bilhetes;
- III – a segurança contra fraude e extravios;
- IV – a tarifa zonal ou quilométrica;
- V – a grade tarifária das linhas intermunicipais;
- VI – a identificação da linha e da empresa operadora;
- VII – a utilização dos equipamentos já implantados na Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, na Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM e na Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP;
- VIII – a comunicação entre os sistemas;
- IX – a compatibilização com o sistema em fase de implantação no transporte municipal pela Prefeitura de São Paulo.

Art. 3º Para atender às finalidades relacionadas no artigo anterior, os bilhetes deverão possuir capacidade de no mínimo 120 “bits”.

§ 1º No caso de sistemas já existentes e que não comportem a capacidade indicada no *caput* deste artigo, deverão esses ser objeto de adaptação, assegurada a utilização dos bilhetes já existentes.

§ 2º A adaptação de que trata o parágrafo anterior deverá ser efetivada nos prazos de implantação que forem estabelecidos.

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

Notas sobre a Resolução STM n. 402/94

[1] *Vide* Lei Estadual n. 7.450, de 16 de julho de 1991, à pág. 469.

[2] *Vide* Decreto Estadual n. 34.184, de 18 de novembro de 1991, à pág. 473.

RESOLUÇÃO STM N. 403, DE 29 DE DEZEMBRO DE 1994

ESTABELECE OS ASSENTOS PREFERENCIAIS NAS LINHAS METROPOLITANAS DO SERVIÇO REGULAR COMUM

O Secretário dos Transportes Metropolitanos resolve:

Art. 1º O artigo 2º da Resolução STM n. 7, de 24 de setembro de 1991, passa a ter a seguinte redação:

“Nos ônibus que servem às linhas metropolitanas de transporte coletivo regular de passageiros comuns e seletivas, objeto do Decreto n. 24.675, de 30.01.86, bem como nos ônibus e trolebus operados pela EMTU, serão reservados 4 assentos por veículo, destinados prioritariamente às gestantes, pessoas portando crianças de colo, idosos ou portadores de deficiência física.

Para os veículos de característica comum de duas ou mais portas que dispuserem de área não paga, os assentos reservados deverão estar dispostos nos dois primeiros bancos da frente do ônibus, que estejam com acomodação dos pés dos passageiros ao nível do assoalho do veículo.

Para os veículos de característica comum de três ou mais portas que dispuserem de área não paga, os assentos reservados deverão estar dispostos nos dois primeiros bancos, após a porta intermediária do ônibus, que estejam com acomodação dos pés dos passageiros ao nível do assoalho do veículo.

Para os veículos de características comuns de duas portas que não dispuserem de área não paga, os assentos reservados deverão estar dispostos nos dois últimos bancos, antes da porta traseira, que estejam com acomodação dos pés dos passageiros ao nível do assoalho do veículo.

Para os veículos de característica seletiva, os assentos reservados deverão estar dispostos nos dois bancos da frente do ônibus.

Tais lugares serão marcados com a placa ou adesivo indicativo, nas dimensões mínimas de 20cm de comprimento por 10cm de altura, com os seguintes dizeres em caracteres da família helvética, de cor preta sobre fundo branco:

“Este banco é especialmente reservado às gestantes, aos passageiros com criança no colo, aos idosos e às pessoas portadoras de deficiência física; na ausência de pessoas nessas condições, o uso do assento será livre”.

§ 1º A placa ou adesivo, objeto do presente artigo deverá estar localizado acima dos bancos reservados, nas paredes laterais do ônibus, de modo a garantir sua fácil visualização.

§ 2º A padronização das dimensões e das cores da placa ou adesivo, deverá ser elaborada pela EMTU/SP – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo”.

Art. 2º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

DECRETO N. 39.895, DE 1º DE JANEIRO DE 1995^[1]

TRANSFERE OS CONSELHOS QUE ESPECIFICA, ALTERA A VINCULAÇÃO DA EMPRESA METROPOLITANA DE PLANEJAMENTO DA GRANDE SÃO PAULO S/A. – EEMPLASA, E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Ficam transferidos, com seus bens móveis, equipamentos, direitos e obrigações, cargos e funções-atividades, da Secretaria de Economia e Planejamento para a Secretaria dos Transportes Metropolitanos:

- I – o Conselho Consultivo Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo – CONSULTI;
- II – o Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN;
- III – a Secretaria do Conselho Consultivo Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo e do Conselho Deliberativo da Grande São Paulo.

Parágrafo único. As Secretarias de Economia e Planejamento e dos Transportes Metropolitanos farão publicar relação nominal dos cargos e funções-atividades providos, preenchidos ou vagos, transferidos nos termos deste artigo, com indicação de seus ocupantes ou motivo da vacância.

Art. 2º O Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI fica transferido da Secretaria de Economia e Planejamento para a Secretaria dos Transportes Metropolitanos.

Art. 3º Passa a vincular-se à Secretaria dos Transportes Metropolitanos a Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMPLASA, vinculada à Secretaria de Economia e Planejamento.

Art. 4º As Secretarias de Economia e Planejamento e da Fazenda providenciarão os atos necessários à efetivação da transferência de dotações orçamentárias com vistas ao cumprimento deste Decreto.

Art. 5º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogados os artigos 3º e 4º e inciso I do artigo 5º do Decreto n. 33.130, de 15 de março de 1991.

Mário Covas – Governador do Estado.

Nota sobre o Decreto n. 39.895/95

[1] Revoga os artigos 3º e 4º e inciso I do artigo 5º do Decreto n. 33.130, de 15 de janeiro de 1991, *vide* à pág. 466.

DECRETO N. 39.906, DE 2 DE JANEIRO DE 1995

DETERMINA A REVISÃO DE OBRAS E SERVIÇOS JÁ CONTRATADOS

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, e Considerando a necessidade de orientar a ação do Governo com austeridade, adotando estritos critérios de prioridade e parcimônia no emprego dos recursos públicos;

Considerando a necessidade de se proceder à revisão imediata das despesas da Administração Centralizada e Descentralizada de acordo com as restrições orçamentárias e financeiras e segundo as prioridades governamentais;

Considerando a necessidade de se conhecerem os contratos em andamento, de forma a adequá-los às novas diretrizes, decreta:

Art. 1º Os órgãos da Administração Centralizada, autarquias, empresas e fundações mantidas pelo Estado deverão adotar providências no sentido de compatibilizar o cronograma de desembolso com os recursos assegurados no Orçamento do Estado, as receitas próprias e as operações de crédito já contratadas.

Art. 2º O empenhamento das despesas relativas aos contratos de obras e os convênios com vigência superior ao do exercício de sua celebração, dependerão de prévia autorização da Secretaria de Economia e Planejamento e da Secretaria da Fazenda, que os analisarão quanto à provisão dos recursos orçamentários e às disponibilidades financeiras.

§ 1º O disposto neste artigo aplica-se aos respectivos termos aditivos e aos contratos de serviço.

§ 2º Excluem-se do disposto neste artigo:

- I – os contratos e convênios de valor inferior a R\$ 120.000,00 (cento e vinte mil reais) em cada exercício financeiro; e
- II – os contratos de prestação de serviços de assistência técnica, vigilância, segurança e limpeza.

Art. 3º Ficam suspensas, temporariamente, a execução das obras contratadas:

- I – ainda não iniciadas;
- II – já iniciadas e cuja realização física não tenha atingido, até a data da publicação deste Decreto, 20% (vinte por cento) do valor do contrato.

Parágrafo único. O início ou o prosseguimento das obras dependerá de prévia manifestação da Secretaria de Economia e Planejamento e da Secretaria da Fazenda quanto aos recursos orçamentários e financeiros disponíveis e de autorização do Governador.

Art. 4º O disposto no artigo anterior não se aplica aos contratos de valor inferior a R\$ 120.000,00 (cento e vinte mil reais) em cada exercício financeiro.

Art. 5º Os órgãos e entidades referidos no artigo 1º deverão reencaminhar à Secretaria de Economia e Planejamento e à Secretaria da Fazenda, até 31 de janeiro do corrente ano a relação de todos os contratos de obras, de serviços e convênios, inclusive aqueles abrangidos pelo artigo 3º, com a discriminação dos respectivos recursos orçamentários e financeiros.

Art. 6º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Mário Covas – Governador do Estado.

DECRETO N. 39.922, DE 18 DE JANEIRO DE 1995

DÁ NOVA REDAÇÃO A DISPOSITIVO DO DECRETO N. 33.619, DE 13 DE AGOSTO DE 1991,^[1] QUE DISPÕE SOBRE A CLASSIFICAÇÃO INSTITUCIONAL DA SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais e com fundamento no artigo 6º do Decreto-lei n. 233, de 28 de abril de 1970, e à vista da Lei n. 7.861, de 28 de maio de 1992^[2] e do Decreto n. 39.895, de 1º de janeiro de 1995,^[3] decreta:

Art. 1º O inciso II, do artigo 1º, do Decreto n. 33.619, de 13 de agosto de 1991, passa a vigorar com a seguinte redação:

“ II – Entidades Supervisionadas:

- a. Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;
- b. Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP;
- c. Companhia Paulista de Trens Metropolitanas – CPTM;
- d. Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI;
- e. Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo – EMPLASA”.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as alíneas d e e, do inciso II, do artigo 1º, do Decreto n. 35.448, de 7 de agosto de 1992.

Mário Covas – Governador do Estado.

Notas sobre o Decreto n. 39.922

[1] Vide Decreto Estadual n. 33.619, de 13 de agosto de 1991, à pág. 473.

[2] Vide Lei Estadual n. 7.861, de 28 de maio de 1992, à pág. 515.

[3] Vide Decreto Estadual n. 39.895, de 1º de janeiro de 1995, à pág. 549.

RESOLUÇÃO STM N. 406, DE 20 DE JANEIRO DE 1995

DISCIPLINA O REGISTRO NA STM DE EMPRESAS E ENTIDADES PARA A EXECUÇÃO DE FRETAMENTO PARTICULAR COM VEÍCULO PRÓPRIO PREVISTO NO ARTIGO 6º DO DECRETO N. 19.835, DE 29 DE OUTUBRO DE 1982,^[1] ALTERADO PELOS DECRETOS N. 28.478, DE 3 DE JUNHO DE 1988^[2] E N. 36.963, DE 23 DE JUNHO DE 1993

O Secretário dos Transportes Metropolitanos, em cumprimento do disposto no artigo 2º, inciso II, da Lei n. 7.450, de 16 de julho de 1991^[3] e no artigo 38, inciso II, alínea b e III, alínea c do Decreto n. 34.184, de 18 de novembro de 1991.^[4]

Considerando que o “Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros, de Interesse Metropolitano, sob o regime de fretamento” aprovado pelo Decreto n. 19.835, de 29 de outubro de 1982, alterado pelos Decretos ns. 28.478/88 e 36.963/93, em seu artigo 1º, parágrafo único, dispõe que suas regras são aplicáveis, no que couber, ao transporte particular mediante a utilização de veículo próprio;

Considerando que as alterações dadas pelo Decreto n. 36.963, de 23 de junho de 1993, não contemplaram a espécie de fretamento definida no artigo 12 do Decreto n. 19.835/82, resolve:

Art. 1º Os pedidos de registro e renovações formulados por empresas ou entidades para execução de serviço particular com veículo próprio, no exclusivo transporte de pessoas relacionadas com sua atividade-fim, serão dirigidos ao Secretário dos Transportes Metropolitanos, instruídos com os seguintes documentos:

- I – para comprovação da personalidade jurídica ou habilitação jurídica, de acordo com o artigo 28 da Lei Federal n. 8.666/93,^[5] modificada pela Lei n. 8.883/93 a documentação, conforme o caso, consistirá em:
 - a. registro comercial, no caso de empresa individual;
 - b. ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor, devidamente registrado, em se tratando de sociedades comerciais, e, no caso de sociedade por ações, acompanhado de documentos de eleição de seus administradores;
 - c. inscrição do ato constitutivo, no caso de sociedades civis, acompanhada de prova de diretoria em exercício;
 - d. decreto de autorização em se tratando de empresa ou sociedade estrangeira em funcionamento no País, e ato de registro ou autorização, para funcionamento expedido pelo órgão competente, quando a atividade assim o exigir;
 - e. cédula de identidade do representante legal signatário do pedido ou respectiva procuração, se for o caso.
- II – certificado de registro de veículo expedido pelo DETRAN, comprovando a plena propriedade ou aquisição mediante financiamento de alienação fiduciária, *leasing* ou arrendamento mercantil de pelo menos 1 (um) veículo do tipo ônibus ou microônibus;
- III – itinerário(s) para aprovação pela STM.

Art. 2º O(s) veículo(s) cadastrado(s) será(ão) submetido(s) à vistoria de acordo com o previsto no artigo 17 do Decreto n. 19.835, de 29 de outubro de 1992, com a redação dada pelo Decreto n. 36.963, de 23 de junho de 1993, para verificação das condições de segurança, conforto e higiene conforme especificações elencadas nos anexos da Resolução STM n. 198/93.

Parágrafo único. Na execução do serviço particular com veículo próprio será permitida a utilização de veículo(s) com mais de 15 anos de idade, submetido(s) obrigatoriamente à vistoria semestral.

Art. 3º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Notas sobre a Resolução STM n. 406/95

[1] *Vide* Decreto Estadual n. 19.835, de 19 de outubro de 1982, à pág. 347.

[2] *Vide* Decreto Estadual n. 28.478, de 3 de junho de 1988, à pág. 386.

[3] *Vide* Lei Estadual n. 7.450, de 16 de julho de 1991, à pág. 469.

[4] *Vide* Decreto Estadual n. 34.184, de 18 de novembro de 1991, à pág. 473.

[5] *Vide* Lei Federal n. 8.666, de 21 de junho de 1993, à pág. 90.

**LEI N. 9.076,
DE 2 DE FEVEREIRO DE 1995**

DISPÕE SOBRE O CONTROLE DAS QUANTIDADES DE SERVIÇOS NOS CONTRATOS QUE ESPECIFICA

O Governador do Estado de São Paulo,
Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Por ocasião da celebração de contrato para execução de obras e/ou serviços de engenharia, ficam os órgãos da administração pública, direta, indireta ou fundacional de qualquer dos Poderes do Estado, obrigados a enviar, ao Tribunal de Contas do Estado até o dia 15 do mês subsequente ao da referida celebração, a relação das quantidades previstas no projeto básico, na seguinte conformidade:

- I – relação, item por item, das diversas quantidades de serviços a executar e que no seu conjunto compoñham a totalidade da obra, acompanhadas de especificações sucintas que permitam sua fácil caracterização, conforme determinado pelo item II do § 2º do artigo 7º da Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993;^[1]
- II – as quantidades relacionadas deverão ser atestadas pelos engenheiros responsáveis pelos respectivos serviços, item por item, devidamente assinadas com determinação do número de registro no Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura – CREA e da Anotação de Responsabilidade Técnica – ART correspondente;
- III – independentemente da responsabilidade técnica do autor do projeto em sua totalidade, os autores das suas diversas partes, no caso em que essa divisão couber e houver ocorrido, ficam igualmente obrigados ao disposto no inciso anterior.

Parágrafo único. A relação, de que trata este artigo, deverá ficar arquivada no Tribunal de Contas do Estado para fins de comparação com as quantidades efetivamente executadas e de determinação das discrepâncias que ocorrerem.

Art. 2º A obrigatoriedade, estabelecida nesta Lei, refere-se a serviços e obras de engenharia que, de acordo com o artigo 23, inciso I, alínea c, da Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993, tiverem valor estimado de contratação superior a um bilhão de cruzeiros, com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor – INPC de dezembro de 1991, devidamente corrigido pelo referido índice até a data da contratação.

Parágrafo único. As obras e serviços de reforma, bem como aqueles cujo valor de contratação for inferior a um bilhão de cruzeiros, nos termos do *caput* deste artigo, ficam dispensados do cumprimento desta Lei.

Art. 3º As entidades a que se refere o artigo 1º deverão manter nas obras e serviços de engenharia, controle mensal entre as quantidades previstas e as realmente executadas.

Art. 4º Se as quantidades de serviços executados superarem quantitativamente em mais de 10% (dez por cento) os valores inicialmente previstos no projeto básico, fica o órgão responsável obrigado a enviar ao Tribunal de Contas do Estado, justificativa técnica elaborada e assinada pelo mesmo engenheiro responsável pela previsão do projeto básico e, na sua falta, pelo seu substituto funcional ou, na falta deste, pelo superior hierárquico, com anotação do número do registro no CREA e do número da ART.

Parágrafo único. A justificativa não se refere aos quantitativos mensais e sim às quantidades acumuladas, necessárias, apenas, quando estas superarem a quantidade total prevista, ficando, portanto, dispensadas de justificativas as variações mensais de quantidades.

Art. 5º Se as quantidades de serviço executadas forem manifestamente inferiores às previstas no projeto básico, fica o órgão responsável igualmente obrigado a enviar ao Tribunal de Contas do Estado a mesma justificativa estabelecida no artigo 4º.

Parágrafo único. Entende-se por quantidade de serviço manifestamente inferior aquela que tiver uma variação a menor superior a 30% (trinta por cento).

Art. 6º A justificativa do aumento das quantidades em valor superior aos 10% (dez por cento) previstos no artigo 4º deverá ser enviada ao Tribunal de Contas do Estado antes do encaminhamento da medição para efeito do pagamento dos valores das quantidades que excederem esse limite.

Art. 7º Quando houver alterações de quantidades decorrentes de modificação do escopo ou de ampliação da obra, a relação prevista no artigo 1º, I, referente à ampliação ou mudança havida, deverá ser previamente enviada e justificada ao TCE, nos termos do estabelecido no artigo 4º.

Art. 8º Se ocorrer, a necessidade de execução de tipos de serviços não previstos e, portanto, não quantificados no projeto básico, esses serviços serão qualificados para os termos do estabelecido nesta Lei, como excedente aos 10% (dez por cento) referidos.

Art. 9º No caso do não cumprimento do estabelecido nos artigos anteriores, ficam os órgãos mencionados neste projeto proibidos de efetuar qualquer pagamento que ultrapasse em mais de 10% (dez por cento) os valores iniciais, sob pena de responsabilização pessoal dos que assinarem a referida medição, atestarem sua execução, assinarem seu encaminhamento ou determinarem seu pagamento.

Art. 10. (Vetado).

I – (vetado);

II – (vetado).

Parágrafo único. (Vetado).

Art. 11. Deverão ser encaminhados, ao Tribunal de Contas do Estado, na mesma data da aprovação da medição final referente à conclusão da obra ou serviços de engenharia, os seguintes elementos:

I – relação completa do total das quantidades dos serviços realizados;

II – variações percentuais, item a item, entre as quantidades realizadas e as previstas, de conformidade com o estabelecido no artigo 1º.

Art. 12. As quantidades das obras e serviços, bem como seu preços unitários, deverão ser fornecidos a qualquer cidadão ou entidade que requerer à administração pública.

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

Mário Covas – Governador do Estado.

Nota sobre a Lei n. 9.076/95

[1] *Vide* Lei Federal n. 8.666, de 21 de junho de 1993, à pág. 90.

RESOLUÇÃO STM N. 409, DE 10 DE FEVEREIRO DE 1995

CRIA O PROGRAMA DE OTIMIZAÇÃO DE RECURSOS NO ÂMBITO DAS SECRETARIAS DOS TRANSPORTES E DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS E DAS EMPRESAS A ELAS VINCULADAS

Os Secretários dos Transportes e dos Transportes Metropolitanos, considerando:

- a necessidade da plena utilização da capacidade tecnológica incorporada pelo Governo do Estado de São Paulo na área de transportes;
- a melhor utilização dos recursos humanos e materiais empregados no desenvolvimento e operação do sistema de transportes;
- a racionalização do processo produtivo dos serviços de transportes, resolvem:

Art. 1º Fica criado o Programa de Otimização de Recursos Humanos e Materiais no âmbito das Secretarias dos Transportes e dos Transportes Metropolitanos e de suas autarquias e empresas vinculadas.

Parágrafo único. O programa de que trata este artigo abrangerá:

1. identificação das necessidades técnicas, materiais e de recursos humanos dos órgãos do Estado destinados a operar o transporte público;
2. maximização da utilização dos equipamentos e dos recursos humanos empregados na operação e administração dos sistemas de transportes;
3. desenvolvimento de ações que visem a adequada estruturação dos sistemas básicos de transportes;
4. adoção de medidas de racionalização para proporcionar a melhoria dos níveis de desempenho dos serviços;
5. intercâmbio de experiências e de recursos humanos e materiais com o objetivo de otimização desses recursos em operações conjuntas;
6. conjugação de esforços para atingir a melhor estruturação institucional, administrativa e operacional dos sistemas de transportes.

Art. 2º Para a execução do programa a que se refere o artigo anterior serão estabelecidos convênios entre os órgãos e empresas da administração centralizada e descentralizada vinculados às Secretarias dos Transportes e dos Transportes Metropolitanos.

Art. 3º Os titulares das Secretarias de Estado dos Transportes e dos Transportes Metropolitanos designarão em suas respectivas Pastas os membros do grupo de trabalho que se incumbirá de:

- I – elaboração do detalhamento das ações decorrentes do Programa de Otimização de Recursos a que se refere o artigo 1º desta Resolução, de curto e médio prazos, inclusive dos projetos interinstitucionais;
- II – definição de responsabilidades funcionais e de medidas de acompanhamento e de controle;
- III – elaboração de relatórios de avaliação de desempenho.

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

LEI N. 9.079, DE 17 DE FEVEREIRO DE 1995

INSTITUI A GRATUIDADE DO TRANSPORTE NOS DIAS DE CAMPANHA DE VACINAÇÃO

O Governador do Estado de São Paulo,

Faço saber que a Assembléia Legislativa do Estado decreta e eu promulgo, nos termos do § 7º do artigo 28 da Constituição do Estado, a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituída a gratuidade das passagens nas empresas de economia mista, urbanas e suburbanas, de transporte de passageiros administradas pelo Estado, nos dias de Campanha de Vacinação promovidas por órgãos oficiais.

Art. 2º O acesso ao benefício instituído por esta Lei será assegurado à criança, na faixa etária estabelecida pela Campanha de Vacinação e seu acompanhante, mediante a apresentação da carteira de vacinação ou qualquer documento comprobatório da idade do menor.

Art. 3º Esta Lei será regulamentada pelo Poder Executivo, no prazo de 90 (noventa) dias.

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

Mário Covas – Governador do Estado.

LEI N. 9.086, DE 3 DE MARÇO DE 1995

DETERMINA AOS ÓRGÃOS DA ADMINISTRAÇÃO DIRETA E INDIRETA A ADEQUAÇÃO DE SEUS PROJETOS, EDIFICAÇÕES, INSTALAÇÕES E MOBILIÁRIO AO USO DE PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIAS

O Governador do Estado de São Paulo,
Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Os órgãos da Administração Direta e Indireta do Estado deverão adequar seus projetos, suas edificações, suas instalações e seu mobiliário ao uso de pessoas portadoras de deficiências, observadas as Normas NBR 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas.

Art. 2º As construções, ampliações e reformas de próprios do Estado, ou que estejam sob sua guarda ou custódia, somente poderão ser autorizadas se incluírem as adequações previstas no artigo 1º desta Lei.

Art. 3º As edificações que vierem a ser reformadas deverão obedecer aos preceitos técnicos oficialmente estabelecidos para facilitar o acesso de pessoas portadoras de deficiências, excetuados os prédios tombados pelo patrimônio histórico, quando tal medida implique em prejuízo arquitetônico do ponto de vista histórico.

Art. 4º A Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS, vinculada à Secretaria de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras, será encarregada, pelos órgãos públicos interessados, das medidas destinadas às adequações necessárias.

Art. 5º A Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS e outros órgãos e entidades públicas do Estado deverão prestar aos Municípios que solicitarem, toda cooperação técnica necessária à eliminação de barreiras arquitetônicas e ambientais, que dificultem o acesso de pessoas portadoras de deficiências.

Art. 6º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data de sua publicação

Art. 7º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Mário Covas – Governador do Estado.

DECRETO N. 39.980, DE 3 DE MARÇO DE 1995

INSTITUI O SISTEMA DE GESTÃO DO PATRIMÔNIO IMOBILIÁRIO DO ESTADO, E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, e Considerando a exposição do Grupo de Trabalho instituído pelo Decreto n. 39.912, de 6 de janeiro de 1995, em que se demonstra a necessidade de estruturar-se a questão do Patrimônio Imobiliário⁽¹⁾ do Estado, decreta:

Capítulo I Do Sistema e seus Objetivos

Art. 1º Fica instituído o Sistema de Gestão do Patrimônio Imobiliário do Estado, compreendido em uma única estrutura funcional, voltado prioritariamente para atender as demandas governamentais, no que se refere ao aproveitamento dos imóveis pertencentes à Administração Direta e Indireta ou por elas utilizadas.

Parágrafo único. O Sistema de Gestão abrange os seguintes tipos de imóveis da Administração Direta e Indireta:

- I – os próprios;
- II – aqueles em processo de aquisição;
- III – os cedidos por terceiros;
- IV – os locados;
- V – aqueles simplesmente ocupados.

Art. 2º São objetivos do sistema:

- I – proporcionar condições para o estabelecimento de diretrizes, princípios, normas e critérios para a aquisição, destinação, utilização, cessão, alienação, locações patrimoniais e recebimento de imóveis de terceiros, com formulação de uma política para o setor;
- II – subsidiar o processo de tomada de decisão, por meio do conhecimento da situação do patrimônio imobiliário do Estado e de suas entidades descentralizadas, na elaboração de políticas públicas e na racionalização da administração patrimonial;
- III – coordenar a atuação dos órgãos estaduais com atribuições ao patrimônio imobiliário;
- IV – gerar estudos, pesquisas e análises de interesse para a área patrimonial;
- V – capacitar recursos humanos na área patrimonial imobiliária e na área gerencial;
- VI – promover a integração com unidades de patrimônio imobiliário dos Poderes Legislativo e Judiciário, Ministério Público Estadual e Universidades Estaduais;
- VII – estabelecer fluxos eficientes e permanentes, de informações sobre a situação patrimonial da Administração Direta e Indireta, do Estado.

Capítulo II Da Estrutura do Sistema

Art. 3º São órgãos componentes do sistema:

- I – a Secretaria do Governo e Gestão Estratégica;
- II – o Conselho do Patrimônio Imobiliário;
- III – órgãos técnicos;
- IV – órgãos operacionais.

Art. 4º O Conselho do Patrimônio Imobiliário é composto por:

- I – 1 (um) representante da Secretaria do Governo e Gestão Estratégica, que será seu Presidente;
- II – 2 (dois) representantes da Procuradoria-Geral do Estado, sendo 1 (um) da Procuradoria do Patrimônio Imobiliário – PPI e 1 (um) do Centro de Engenharia e Cadastro Imobiliário – CECI;
- III – 1 (um) representante da Secretaria da Administração e Modernização do Serviço Público, do Grupo de Gestão de Patrimônio Imobiliário – GGPI;
- IV – 1 (um) representante da Secretaria da Fazenda, do Grupo de Controle da Gestão Imobiliária das Empresas;
- V – 1 (um) representante da Secretaria da Economia e Planejamento;
- VI – 1 (um) representante da Fundação do Desenvolvimento Administrativo – FUNDAP;
- VII – 1 (um) representante da Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS.

Parágrafo único. A designação dos membros do Conselho será feita pelo Governador do Estado e recairá em pessoas com formação profissional de nível universitário e reconhecida experiência nos assuntos de patrimônio imobiliário.

Art. 5º São órgãos técnicos do sistema:

- I – jurídicos: a Procuradoria do Patrimônio Imobiliário e as Procuradorias Regionais, da Procuradoria-Geral do Estado;
- II – documentais: o Centro de Engenharia e Cadastro Imobiliário – CECI e os Serviços de Engenharia e Cadastro Imobiliário da Procuradoria-Geral do Estado;

- III – administrativos: o Grupo de Gestão do Patrimônio Imobiliário – GGPI, da Secretaria da Administração e Modernização do Serviço Público e o Grupo de Controle da Gestão Imobiliária das Empresas – DCI, da Coordenadoria de Crédito e do Patrimônio Imobiliário, da Secretaria da Fazenda;
- IV – de assessoramento: a Fundação do Desenvolvimento Administrativo – FUNDAP;
- V – de apoio: a Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS, da Secretaria de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras, o Centro de Suprimento e Manutenção e Obras – CSM/O, da Polícia Militar; a Fundação para o Desenvolvimento da Educação – FDE, da Secretaria da Educação; a Contadoria-Geral do Estado – CGE, da Secretaria da Fazenda; a Coordenadoria de Programação Orçamentária – CPO, e a Coordenadoria de Investimentos, Empresa e Fundações – CIEF, da Secretaria de Economia e Planejamento.

Art. 6º São órgãos operacionais do sistema as unidades administrativas de patrimônio imobiliário da Administração Direta, das autarquias, das fundações instituídas ou mantidas pelo Poder Público, e das empresas em cujo capital o Estado tenha participação majoritária, bem como as demais entidades por ele direta ou indiretamente controladas.

Capítulo III

Das Competências e Atribuições

Seção I

Do Governador e do Secretário de Governo e Gestão Estratégica

Art. 7º Compete privativamente ao Governador do Estado, em relação aos imóveis da Administração Direta, autorizar compras, alienações, permutas, cessões, destinações e transferências, bem como o recebimento de imóveis, sem prejuízo da autorização legislativa nos casos em que é exigida.

Art. 8º Ao Secretário do Governo e Gestão Estratégica compete:

- I – aprovar a política patrimonial proposta pelo Conselho;
- II – autorizar locações de imóveis de terceiros, quando o valor locatício exceder o máximo fixado pelo Conselho;
- III – aprovar alterações no próprio sistema;
- IV – proporcionar condições de atuação aos órgãos competentes do sistema.

Seção II

Do Conselho de Gestão do Patrimônio Imobiliário

Art. 9º Ao Conselho cabe:

- I – subsidiar a formulação da política patrimonial, estabelecendo princípios, diretrizes e normas concernentes à aquisição, alienação, permuta, destinação, utilização, cessão e locação de imóveis;
- II – promover a integração da política patrimonial imobiliária do Estado com as diversas políticas globais e setoriais de governo;
- III – coordenar e supervisionar a implantação e o funcionamento do sistema;
- IV – propor alterações no sistema;
- V – determinar aos órgãos técnicos estudos analíticos ou de planejamento;
- VI – responder a consultas e baixar instruções sobre assuntos de sua competência;
- VII – elaborar seu Regimento Interno.

Seção III

Subseção I

Dos Órgãos Técnico-Jurídicos

Art. 10. À Procuradoria do Patrimônio Imobiliário – PPI e às Procuradorias Regionais, da Procuradoria-Geral do Estado, sem prejuízo das atribuições que lhes são conferidas pela Lei Orgânica da Procuradoria-Geral do Estado cabe:

- I – promover análises jurídicas e praticar os atos relativos às aquisições, alienações, permutas, cessões e transferências dos imóveis da Administração Direta e ao recebimento de imóveis de terceiros;
- II – elaborar minutas de decretos relativos aos atos concernentes a imóveis;
- III – assessorar juridicamente o Conselho.

Subseção II

Dos Órgãos Técnico-Documentais

Art. 11. Ao Centro de Engenharia e Cadastramento Imobiliário e aos Serviços de Engenharia e Cadastro Imobiliário, sem prejuízo das atribuições constantes na Lei Orgânica da Procuradoria-Geral do Estado, cabe:

- I – manter cadastro atualizado dos imóveis da Administração Direta (inventário, levantamento, demarcação, avaliação) e guarda dos imóveis sem destinação;
- II – avaliar previamente imóveis a serem desapropriados para a Administração Direta;
- III – avaliar imóveis para fins de compras, alienação, permuta, cessão e transferência;
- IV – fazer avaliação de locações, quando solicitado.

Subseção III

Dos Órgãos Técnico-Administrativos

Art. 12. Ao Grupo de Gestão do Patrimônio Imobiliário – GGPI, da Secretaria da Administração e Modernização do Serviço Público, quanto aos imóveis da Administração Direta, das autarquias e das fundações cabe:

- I – avaliar o grau de utilização dos imóveis, propondo alterações e identificando casos de capacidade ociosa, de inadequação e insuficiência;
- II – analisar documentos relativos aos imóveis;
- III – apurar remanescentes ociosos e disponíveis, informando ao Centro de Engenharia e Cadastramento Imobiliário, para a formação de reservas de imóveis;
- IV – analisar locações, na conformidade das diretrizes estabelecidas pelo Conselho;
- V – acompanhar o cumprimento das diretrizes estabelecidas pelo Conselho sobre a utilização de imóveis.

Art. 13. Ao Grupo de Controle e Gestão Imobiliária das Empresas – DCI, da Secretaria da Fazenda, quanto aos imóveis das empresas em que o Estado seja o maior acionista, cabe:

- I – manter informações relativas ao patrimônio imobiliário das empresas, atualizando-as periodicamente por meio de dados fornecidos pelos mesmos;
- II – acompanhar o cumprimento das diretrizes estabelecidas pelo Conselho sobre a utilização dos imóveis das empresas;
- III – analisar as locações dos imóveis, na conformidade das diretrizes estabelecidas e pelo Conselho.

Subseção IV

Do Órgão Técnico de Assessoramento

Art. 14. À Fundação do Desenvolvimento Administrativo – FUNDAP, cabe:

- I – assessorar o Conselho na fixação da política patrimonial imobiliária e na integração desta com as políticas setoriais do Governo;
- II – acompanhar tecnicamente a implantação e o funcionamento do sistema;
- III – organizar e manter permanentemente atualizado banco de dados de referência, a respeito dos imóveis públicos;
- IV – realizar estudos analíticos e pesquisas referentes aos imóveis públicos.

Subseção V Dos Órgãos de Apoio

Art. 15. Aos órgãos de apoio mencionados no inciso V do artigo 5º deste Decreto cabem, sem prejuízo de suas atribuições:

- I – prestar informações aos demais órgãos técnicos;
- II – executar atividades estabelecidas pelo Conselho.

Parágrafo único. Compete ainda às CPOS, FDE e CSM/O, da Polícia Militar, no âmbito de suas atribuições, manter arquivo técnico referente às edificações e benfeitorias, fornecendo informações, plantas e documentos ao CECI e ao GGPI.

Art. 16. Às unidades de patrimônio das Secretarias de Estado, autarquias e fundações e empresas cabe:

- I – manter cadastro imobiliário atualizado;
- II – observar as diretrizes e procedimentos estabelecidos pelo Conselho, quanto ao fluxo de informações;
- III – desempenhar suas atribuições específicas, com vistas à gestão do patrimônio imobiliário.

Capítulo IV Das Disposições Finais

Art. 17. Para fins deste Decreto passam a ter atribuições de patrimônio imobiliário, nas Secretarias de Estado, as atuais Diretorias de Administração.

Art. 18. As unidades de patrimônio das autarquias e fundações, previstas neste Decreto, são os atuais órgãos e setores que cuidam do patrimônio nessas unidades.

Art. 19. Os órgãos da Administração Direta destinatários de imóveis pertencentes, cedidos ou locados ao Estado, são responsáveis pelos mesmos, cabendo-lhes guardá-los e conservá-los.

Parágrafo único. Ocorrendo turbacão ou esbulho na posse do Estado sobre os imóveis referidos neste artigo, os órgãos destinatários deverão valer-se do desforço imediato permitido no artigo 502 do Código Civil, comunicando imediatamente o feito à unidade competente da Procuradoria-Geral do Estado.

Art. 20. No caso de desativação do serviço público instalado em qualquer imóvel, o fato deverá ser previamente comunicado ao Grupo de Gestão do Patrimônio Imobiliário, da Secretaria da Administração do Serviço Público, permanecendo, a Secretaria destinatária, responsável pela guarda do imóvel, até que se efetive a transferência de sua administração.

Art. 21. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário e, em especial:

- I – o Decreto n. 30.625, de 3 de janeiro de 1958;
- II – o parágrafo único do artigo 5º do Decreto n. 30.552, de 3 de outubro de 1989, com a redação dada pelo Decreto n. 33.610, de 8 de agosto de 1991;
- III – as alíneas *a* e *b* do inciso V do artigo 3º e o artigo 13, ambos do Decreto n. 30.552, de 3 de outubro de 1989.^[2]

Mário Covas – Governador do Estado.

Notas sobre o Decreto n. 39.980/95

[1] Retificação do Diário Oficial n. 65, de 5 de abril de 1995.

[2] Retificação do Diário Oficial n. 80, de 28 de abril de 1995.

**DECRETO N. 40.000,
DE 16 DE MARÇO DE 1995**

INSTITUI O PROGRAMA ESTADUAL DE PARTICIPAÇÃO DA INICIATIVA PRIVADA NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS E NA EXECUÇÃO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA, E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, Considerando que o interesse público recomenda a adoção imediata de providências que assegurem a prestação de serviço adequado;

Considerando a necessidade de canalizar os recursos fiscais do Estado para áreas em que sua atuação seja indispensável e insubstituível;

Considerando que em outras áreas, especialmente em investimentos em infra-estrutura, a parceria do Poder Público com a iniciativa privada deve ser incentivada; e

Considerando ser imprescindível a instituição de um programa voltado à consecução desses objetivos e de um sistema gestor que coordene e supervisione sua execução, decreta:

Art. 1º Fica instituído, no âmbito da administração direta, das autarquias, das fundações instituídas ou mantidas pelo Poder Público Estadual, das empresas em cujo capital o Estado tenha participação majoritária e das demais entidades por ele direta ou indiretamente controladas, o Programa Estadual de Participação da Iniciativa Privada na Prestação de Serviços Públicos e na Execução de Obras de Infra-Estrutura.

Art. 2º São objetivos do Programa:

- I – propiciar à iniciativa privada a prestação de serviços públicos e a execução de obras de infra-estrutura, sob regime jurídico-administrativo adequado;
- II – reduzir os investimentos do Poder Público nas atividades que possam ser exploradas pela iniciativa privada, permitindo a alocação dos recursos do Estado para áreas nas quais sua atuação seja fundamental.

Art. 3º A gestão superior do Programa caberá a um Conselho Diretor, diretamente subordinado ao Governador do Estado e integrado pelos seguintes membros:

- I – o Vice-Governador do Estado de São Paulo;
- II – o Secretário de Economia e Planejamento;
- III – o Secretário do Governo e Gestão Estratégica;
- IV – o Secretário da Fazenda;
- V – o Secretário da Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico;
- VI – o Assessor Especial do Governador de Gestão Estratégica.

§ 1º O Conselho será presidido pelo Vice-Governador do Estado de São Paulo, que terá voto de qualidade.

§ 2º Nas ausências ou impedimentos do Vice-Governador, as reuniões do Conselho serão presididas pelo Secretário de Economia e Planejamento.

§ 3º O titular da Secretaria a que se vinculem os serviços ou as obras a serem concedidos à iniciativa privada participará, com direito a voto, das reuniões do Conselho que digam respeito a esses serviços ou obras.

§ 4º O Conselho se reunirá, ordinariamente, a cada mês, e, extraordinariamente, sempre que for convocado por seu Presidente.

§ 5º O exercício das atribuições de membro do Conselho não será remunerado, a qualquer título.

Art. 4º Compete ao Conselho Diretor:

- I – coordenar e supervisionar a execução do Programa;
- II – submeter ao Governador do Estado, periodicamente, o desenvolvimento da execução do Programa;
- III – propor ao Governador do Estado a inclusão de projetos no Programa;

- IV – expedir normas necessárias ao exercício de sua competência;
- V – requisitar informações e documentos necessários para a consecução de cada projeto.

Art. 5º O Governador do Estado, mediante ato próprio, determinará os projetos que deverão integrar o Programa.

Art. 6º As funções de secretaria executiva do Programa serão exercidas pela Secretaria de Economia e Planejamento, cabendo-lhe, para esse fim:

- I – fornecer apoio administrativo e operacional ao Conselho-Diretor;
- II – propor a requisição de informações e documentos de que trata o inciso V do artigo 4º deste Decreto;
- III – proceder à divulgação dos projetos incluídos no Programa;
- IV – submeter ao Conselho-Diretor as condições gerais de licitação de cada projeto, elaboradas pelos órgãos e entidades aos quais estejam afetos os serviços e as obras.

Art. 7º Caberá ao concedente de cada serviço ou obra:

- I – estabelecer as condições gerais e os regulamentos específicos a serem observados pelo concessionário, atendido ao disposto no parágrafo único do artigo 3º da Lei n. 7.835, de 8 de maio de 1992,^[1] submetendo-os ao Conselho-Diretor;
- II – iniciar e dar seguimento ao processo de licitação.

Parágrafo único. Quando o concedente for entidade da administração indireta, as providências de que trata este artigo serão adotadas em conjunto com a Secretaria de Estado a que se encontre vinculada.

Art. 8º A participação da iniciativa privada estará sujeita às normas estabelecidas neste Decreto também nos casos de:

- I – conclusão de obras já iniciadas;
- II – novos projetos em que o Estado, por sua administração direta ou indireta, for concessionário de serviços públicos concedidos pela União ou por Município.

Art. 9º Os representantes da Fazenda do Estado nas entidades da administração indireta adotarão as providências necessárias ao cumprimento das normas contidas neste Decreto, atendida a legislação pertinente.

Art. 10. Os dirigentes dos órgãos e das entidades a que se refere o artigo 1º deverão prestar, no prazo que for determinado, as informações requisitadas nos termos do inciso V do artigo 4º, ambos deste Decreto, respondendo, nos termos da lei, por ações ou omissões que impeçam, prejudiquem ou retardem a regular tramitação dos projetos do Programa.

Art. 11. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Mário Covas – Governador do Estado.

Nota sobre o Decreto 40.000/95

[1] Vide Lei Estadual n. 7.835, de 8 de maio de 1992, à pág. 507.

DECRETO N. 40.043, DE 7 DE ABRIL DE 1995

DISPÕE SOBRE A REAVALIAÇÃO DOS CONTRATOS DE OBRAS E DE SERVIÇOS

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, Considerando que as medidas preconizadas no Decreto n. 39.906, de 2 de janeiro de 1995, tiveram o condão de identificar o conteúdo dos contratos com vigência superior ao do exer-

cício de suas celebrações, anteriores, em sua maioria, à Lei Federal n. 8.880, de 27 de maio de 1994, que dispõe sobre o Programa de Estabilização Econômica, o Sistema Monetário Nacional, institui a Unidade Real de Valor – URV e dá outras providências;

Considerando o esforço dos dirigentes de órgãos e entidades da Administração Pública do Estado procedendo as revisões determinadas, com o direcionamento ao interesse público para a contenção e a redução das despesas públicas; e

Considerando que por imposições contratuais alguns termos não foram revistos, decreta:

Art. 1º Os contratos de obras e de serviços de que trata o Decreto n. 39.906, de 2 de janeiro de 1995, não revistos até a presente data, deverão ser reavaliados no prazo de 30 (trinta) dias.

Art. 2º As solicitações para alterar ou prorrogar contratos de obras e de serviços de valor igual ou superior a 20.000 (vinte mil) Unidades Fiscais do Estado de São Paulo – UFESP's, conforme previsto no Decreto n. 36.450, de 14 de janeiro de 1993,^[1] serão encaminhadas à Secretaria de Economia e Planejamento e à Secretaria da Fazenda, acompanhadas de manifestação do dirigente máximo do órgão ou entidade solicitante, devendo ser demonstrado o interesse público para a continuidade do contrato.

Art. 3º A revisão procedida nos termos deste Decreto não poderá resultar em:

- I – aumento de preços unitários;
- II – aumento de quantidades;
- III – redução da periodicidade dos pagamentos ou reajustes;
- IV – redução da quantidade dos serviços prestados;
- V – outras modificações contrárias ao interesse público.

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

Mário Covas – Governador do Estado

Nota sobre o Decreto n. 40.043/95

[1] Vide Decreto Estadual n. 36.450, de 14 de janeiro de 1993, à pág. 526.

DECRETO N. 40.065, DE 27 DE ABRIL DE 1995

SUSPENDE, TEMPORARIAMENTE, A ALIENAÇÃO DE IMÓVEIS NO ÂMBITO DA ADMINISTRAÇÃO DIRETA E INDIRETA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Ficam suspensas as alienações, a qualquer título, de imóveis pertencentes à Fazenda Pública Estadual, às suas autarquias e fundações e às entidades nas quais o Estado tenha participação majoritária pela sua Administração Direta e Indireta.

Parágrafo único. A suspensão de que trata o *caput* vigorará pelo prazo de 60 (sessenta) dias, prorrogável por igual período.

Art. 2º A suspensão de que trata o artigo 1º deste Decreto poderá ser revista, em casos excepcionais, mediante solicitação devidamente justificada do órgão ou entidade interessado.

Art. 3º O pedido de que trata o artigo anterior deverá ser encaminhado ao Conselho do Patrimônio Imobiliário, criado pelo Decreto n. 39.980, de 3 de março de 1995, por intermédio:

- I – do Grupo de Gestão do Patrimônio Imobiliário, da Secretaria da Administração e Modernização do Serviço Público, no caso de órgãos da Administração Direta, autarquias e fundações;

II – do Grupo de Controle de Gestão Imobiliária das Empresas, da Secretaria da Fazenda, no caso das entidades mencionadas no artigo 1º deste Decreto.

Art. 4º No âmbito das empresas em cujo capital o Estado tenha participação majoritária, os representantes da Fazenda Pública adotarão as providências necessárias ao cumprimento do disposto neste Decreto, atendida a legislação pertinente.

Art. 5º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, retroagindo seus efeitos a 24 de março de 1995, ficando revogado o Decreto n. 40.015, de 24 de março de 1995.

Mário Covas – Governador do Estado.

LEI N. 9.166, DE 18 DE MAIO DE 1995

DISPÕE SOBRE A DIVULGAÇÃO DE PLANILHA DE CUSTOS DA TARIFA DE TRANSPORTE COLETIVO INTERMUNICIPAL

O Presidente da Assembléia Legislativa,
Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo, nos termos do artigo 28, § 8º, da Constituição do Estado, a seguinte Lei:

Art. 1º O Poder Executivo, ao exercer sua competência constitucional de fixar as tarifas dos serviços públicos de transporte coletivo intermunicipal deverá, até 5 (cinco) dias úteis, antes da entrada em vigor da tarifa, enviar à Assembléia Legislativa as planilhas de custos e outros elementos utilizados para sua fixação, divulgando, amplamente, para a população, os critérios observados.

Art. 2º As despesas decorrentes da aplicação dessa Lei serão cobertas pelas dotações orçamentárias próprias.

Art. 3º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Ricardo Trípoli, Presidente da Assembléia Legislativa.

LEI N. 9.170, DE 18 DE MAIO DE 1995

DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DO CONSELHO DE TRANSPORTE DA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO – CTM

O Presidente da Assembléia Legislativa,
Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo, nos termos do artigo 28, § 8º, da Constituição do Estado, a seguinte Lei:

Art. 1º Fica criado o Conselho de Transporte da Região Metropolitana de São Paulo – CTM, com caráter deliberativo, vinculado à Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos para fins de suporte técnico, e que tem por finalidade o planejamento do transporte coletivo da região.

Art. 2º Este Conselho de Transporte terá as seguintes atribuições:

- I – aprovar os termos de referência de estudos, planos, programas e projetos relativos ao sistema de transporte coletivo de caráter metropolitano;

- II – aprovar as normas e regulamentos, técnicos e administrativos, referentes ao planejamento, implantação, expansão, melhoria, operação e manutenção dos serviços de transporte coletivo regional;
- III – desenvolver estudos visando a definição de critérios técnicos para a outorga de concessões, permissões e autorizações dos serviços de transporte coletivo de caráter metropolitano, para sua fiscalização e fixação de tarifas;
- IV – estabelecer as prioridades para custeio e investimentos, na aplicação dos recursos do Fundo Metropolitano de Transportes;
- V – elaborar seu regimento interno;
- VI – deliberar sobre quaisquer outras matérias de interesse para o transporte coletivo de passageiros, de caráter metropolitano.

Art. 3º O Conselho de Transporte será composto por:

- I – 10 (dez) representantes dos municípios que compõem a Região Metropolitana de São Paulo, sendo 2 (dois) de cada um dos cinco grupos sub-regionais de trabalho;
- II – 2 (dois) representantes do Município de São Paulo a serem indicados pela Prefeitura da Capital;
- III – 4 (quatro) representantes de órgão ou empresa pública estadual, com atuação na área de Transporte Metropolitano, indicados pelo Governo do Estado;
- IV – 1 (um) representante da Assembléia Legislativa;
- V – 2 (dois) representantes de usuários indicados pelas entidades de representação popular com sede na região metropolitana;
- VI – 2 (dois) representantes de sindicatos de trabalhadores do ramo do transporte coletivo indicados pelos sindicatos com atuação na região metropolitana;
- VII – 1 (um) representante do sindicato patronal de empresas operadoras de transporte;
- VIII – o Secretário de Estado de Transportes Metropolitanos integrará o Conselho de Transporte da Região Metropolitana de São Paulo como Coordenador.

Art. 4º O Conselho reunir-se-á ordinariamente 1 (uma) vez por mês, e extraordinariamente, por deliberação do Coordenador ou mediante requerimento assinado por 1/3 (um terço) de seus membros.

§ 1º As convocações das reuniões do Conselho serão públicas. Os Conselheiros serão formalmente convocados mediante entrega de correspondência registrada.

§ 2º Para as deliberações do Conselho deverão estar presentes a maioria absoluta dos seus membros, e as matérias serão aprovadas por maioria simples de votos.

§ 3º As funções dos membros do Conselho não serão remuneradas.

§ 4º Os membros do Conselho que ausentarem-se de duas reuniões consecutivas ou três reuniões alternadas sem apresentação de justificativa, serão destituídos do cargo, devendo assumir o suplente.

Art. 5º Para deliberar, no âmbito de seu território, sobre a implantação de novas linhas de atendimento intermunicipais, a expansão e melhoria na operação e manutenção do serviço de transporte coletivo, e a fixação de tarifa única integrada, serão criados 5 (cinco) grupos sub-regionais de trabalho, integrados pelos seguintes municípios:

- I – Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra;
- II – Cotia, Embu, Embu-Guaçu, Itapeverica da Serra, Juquitiba, São Lourenço, Taboão da Serra e Vargem Grande Paulista;
- III – Barueri, Carapicuíba, Itapevi, Jandira, Osasco, Pirapora do Bom Jesus e Santana do Parnaíba;
- IV – Arujá, Cajamar, Caieiras, Francisco Morato, Franco da Rocha, Mairiporã, Guarulhos e Santa Isabel;

V – Biritiba-Mirim, Guararema, Ferraz de Vasconcelos, Itaquaquecetuba, Mogi das Cruzes, Poá, Salesópolis e Suzano.

§ 1º O Município de São Paulo é parte integrante em todas as sub-regiões.

§ 2º Cada grupo sub-regional de trabalho será composto por um representante da Prefeitura e um da Câmara de cada município que compõe a sub-região, um representante da Prefeitura de São Paulo, dois representantes do Governo do Estado, e dois representantes de entidades de usuários e sindicatos com atuação na sub-região, um representante do sindicato patronal das empresas operadoras de transporte da sub-região.

§ 3º As decisões dos grupos sub-regionais de trabalho sobre os temas de sua competência previstos no *caput* deste artigo, deverão manter estrita observância com as diretrizes fixadas pelo Conselho.

§ 4º Todas as conclusões dos grupos sub-regionais de trabalho serão comunicadas ao Conselho.

Art. 6º O coordenador de cada grupo sub-regional será eleito entre os seus componentes.

Art. 7º As reuniões dos grupos sub-regionais ocorrerão conforme o estabelecido no artigo 4º desta Lei.

Art. 8º As conclusões do Conselho de Transporte e dos grupos sub-regionais de trabalho serão divulgados pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos.

Art. 9º Os municípios integrantes da Região Metropolitana de São Paulo e o Estado, deverão compatibilizar entre si, no que couber, seus planos, programas e projetos relativos ao sistema de transporte coletivo de passageiros.

Art. 10. O Plano Geral de Remodelação e Melhoria do Serviço de Transporte Coletivo, previsto na Lei n. 7.450, de 16 de julho de 1991,^[1] elaborado pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, deverá ser submetido à apreciação do Conselho de Transporte, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, após sua instalação.

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

Ricardo Trípoli, Presidente da Assembléia Legislativa.

Nota sobre a Lei n. 9.170/95

[1] Vide Lei Estadual n. 7.450, de 16 de julho de 1991, à pág. 469.

DECRETO N. 40.097, DE 24 DE MAIO DE 1995

ALTERA A DENOMINAÇÃO DA CORREGEDORIA ADMINISTRATIVA DO ESTADO, APROVA A NOVA REDAÇÃO DO SEU REGIMENTO INTERNO, E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, à vista do disposto no artigo 11 do Decreto n. 23.596, de 24 de junho de 1985, bem como da Exposição de Motivos do Secretário do Governo e Gestão Estratégica, decreta:

Art. 1º A Corregedoria Administrativa do Estado, reorganizada pelo Decreto n. 23.596, de 24 de junho de 1985, passa a denominar-se Corregedoria-Geral da Administração.

Art. 2º Fica aprovada a nova redação do Regimento Interno da Corregedoria-Geral da Administração, constituído do anexo que faz parte integrante deste Decreto.

Art. 3º Os integrantes da Corregedoria-Geral da Administração, no desempenho de suas atividades oficiais, terão livre acesso a todos os órgãos das Secretarias de Estado, das Autarquias, das Fundações instituídas ou mantidas pelo Estado, bem como das Empresas em cujo capital o Estado tenha participação majoritária direta ou indireta.

Art. 4º As requisições de informações e as convocações de dirigentes, servidores ou empregados de órgãos da Administração Direta e Indireta do Estado, por parte do Presidente da Corregedoria-Geral da Administração, devem ser atendidas no prazo de 10 (dez) dias, se outro não for fixado, sob pena de suspensão do pagamento de vencimentos, remuneração ou salário nos termos do artigo 262 da Lei n. 10.261, de 28 de outubro de 1968, e de apuração de responsabilidade funcional.

Art. 5º Os processos autuados e protocolados na Corregedoria-Geral da Administração, quando necessária sua tramitação pelas unidades da Administração Direta e Indireta do Estado, terão andamento preferencial e urgente.

§ 1º Os processos deverão retornar à Corregedoria-Geral da Administração devidamente instruídos e concluídos, no prazo a ser fixado pelo seu Presidente, sob pena de responsabilidade funcional.

§ 2º Não sendo possível concluir os processos no prazo fixado nos termos do parágrafo anterior, a autoridade competente deverá informar ao Presidente da Corregedoria-Geral da Administração as diligências realizadas e solicitar, mediante ofício fundamentado, prazo suplementar.

Art. 6º O disposto no artigo anterior não impede a realização de apurações, levantamentos e estudos de caráter informal e sigiloso, de modo a orientar internamente o órgão acerca de determinada matéria de seu âmbito de competência.

Art. 7º O artigo 4º do Decreto n. 23.596, de 24 de junho de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º A Corregedoria-Geral da Administração será composta de um Presidente e, no mínimo de 25 (vinte e cinco) Corregedores, titulares de cargos efetivos, portadores de diploma de nível universitário, de ilibada reputação moral e funcional, designados pelo Governador do Estado, para servirem com ou sem prejuízo de suas atribuições normais.

§ 1º O Presidente da Corregedoria poderá, através do Secretário do Governo e Gestão Estratégica, requisitar, por período certo e determinado, para integrarem Equipes de Corregedores, funcionários, servidores e empregados dos quadros da Administração Centralizada e Descentralizada do Estado.

§ 2º A requisição de que trata o parágrafo anterior, acompanhada de justificativa, será feita ao Secretário de Estado ou ao dirigente da entidade descentralizada respectiva e atendida no prazo máximo de 5 (cinco) dias, mediante colocação à disposição da Corregedoria do funcionário, servidor ou empregado requisitado.

§ 3º A frequência do funcionário, servidor ou empregado requisitado continuará a ser atestada pelo respectivo órgão de pessoal, à vista da informação prestada pela Corregedoria”.

Art. 8º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogado o Decreto n. 31.832, de 10 de julho de 1990.

Mário Covas – Governador do Estado.

**DECRETO N. 40.100,
DE 24 DE MAIO DE 1995****DÁ NOVA REDAÇÃO AO ARTIGO 1º DO DECRETO N. 40.065, DE 27 DE ABRIL DE 1995**

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º O artigo 1º do Decreto n. 40.065, de 27 de abril de 1995, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 1º Ficam suspensas pelo prazo de 120 (cento e vinte) dias, prorrogável por igual período, as alienações a qualquer título, de imóveis pertencentes à Fazenda Pública Estadual, às suas Autarquias e Fundações e às entidades em cujo capital o Estado tenha participação majoritária pela sua Administração Direta e Indireta.

Parágrafo único. Este artigo não se aplica às alienações de bens imóveis pertencentes ao Banco do Estado de São Paulo S/A. e à Nossa Caixa-Nosso Banco S/A., que não sejam destinados ao seu próprio uso”.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, retroagindo seus efeitos a 24 de março de 1995.

Mário Covas – Governador do Estado.

**DECRETO N. 40.116,
DE 30 DE MAIO DE 1995****INSTITUI O PROGRAMA QUALIDADE DE VIDA, E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS**

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais,

Considerando que o interesse público torna imperativa a adoção de medidas imediatas para que a população alcance padrões condignos de qualidade de vida, consoante determina a Constituição do Estado;

Considerando que o equacionamento simultâneo dos problemas sociais e econômicos requer ações de curto e de longo prazo, envolvendo intervenções de diferentes níveis de complexidade, vinculadas a soluções conjunturais de emergência e a mudanças de natureza estrutural; e

Considerando a magnitude dos empreendimentos inerentes a essas intervenções, decreta:

Art. 1º Fica instituído, no âmbito da administração direta, das autarquias, das fundações instituídas ou mantidas pelo Poder Público Estadual, das empresas em cujo capital o Estado tenha participação majoritária e das demais entidades por ele direta ou indiretamente controladas, o Programa Qualidade de Vida.

Art. 2º O Programa instituído pelo artigo anterior tem por objetivo implementar:

- I – a melhoria das condições de saúde da população;
- II – a reforma da educação básica e profissional;
- III – o enriquecimento da vida cultural;
- IV – a preservação do meio ambiente;
- V – a criação de empregos, trabalhos e renda.

Art. 3º O objetivo do Programa Qualidade de Vida deverá ser alcançado por intermédio:

- I – da ação conjunta das Secretarias de Estado;
- II – da cooperação dos Municípios do Estado;
- III – da articulação com órgãos federais;

IV – da parceria com organizações não governamentais, entidades representativas da sociedade civil e empresas privadas.

Art. 4º O Programa Qualidade de Vida terá a coordenação conjunta da Secretaria do Governo e Gestão Estratégica com a Secretaria de Economia e Planejamento, que deverão:

- I – constituir um Grupo de Trabalho Intersetorial – GTI;
- II – articular, em cada região onde estiver sendo implementado o Programa, a constituição de um Grupo de Trabalho Regional Integrado – GTRI.

Art. 5º O Grupo de Trabalho Intersetorial será integrado por representantes das Secretarias de Estado cujos objetivos sejam considerados prioritários nas ações do Programa Qualidade de Vida.

Art. 6º Ao Grupo de Trabalho Intersetorial cabe:

- I – definir e hierarquizar as áreas de atuação do Estado a partir de uma abordagem pluri-setorial;
- II – compatibilizar as diretrizes setoriais, tornando-as complementares entre si e propiciando a montagem de um sistema integrado de comunicação objetivando a otimização das ações e dos recursos do Governo;
- III – identificar e articular os representantes da sociedade civil interessados em integrar as atividades do Programa;
- IV – avaliar, sistematizar e divulgar o resultado das experiências desenvolvidas nas regiões prioritárias.

Art. 7º O Grupo de Trabalho Intersetorial poderá constituir câmaras setoriais para tratar da formulação e execução de projetos específicos que envolvam Secretarias de Estado e outros órgãos ou entidades que não integram a estrutura permanente de gestão do Programa Qualidade de Vida.

Art. 8º Cada Grupo de Trabalho Regional Integrado será composto por representantes setoriais da rede regionalizada do Governo do Estado.

Art. 9º Os Grupos de Trabalho Regional Integrado têm por objetivo criar condições para a efetiva implementação do Programa Qualidade de Vida no âmbito de suas respectivas regiões, cabendo-lhes:

- I – articular e integrar as diretrizes setoriais para a região, tendo em vista os objetivos gerais do Programa, definindo a linha de atuação do Estado;
- II – contatar e envolver cada Prefeitura Municipal com os objetivos do Programa, procurando identificar as interfaces com as atividades desenvolvidas pelas administrações municipais;
- III – contatar os representantes das entidades empresariais e sindicais, organizações não governamentais e demais entidades civis, visando a sua sensibilização em relação aos objetivos do Programa e a definição das formas específicas de parceria;
- IV – propor diretrizes e linhas específicas de ação para a promoção da qualidade de vida na região;
- V – mapear os problemas de natureza comum aos municípios a fim de subsidiar a implantação de instrumentos de gestão regional apropriados para enfrentá-los, inclusive consórcios intermunicipais;
- VI – identificar as parcerias locais e regionais interessadas em integrar as atividades do Programa.

Art. 10. As funções de Secretaria Executiva do Programa Qualidade de Vida serão exercidas pela Coordenadoria de Integração Regional, da Secretaria de Economia e Planejamento, cabendo-lhe, para esse fim:

- I – articular a atuação conjugada e harmônica de todos os órgãos e entidades governamentais da administração direta e indireta do Estado, no que concerne às ações do Programa;

- II – identificar e articular representantes da iniciativa privada e da sociedade civil interessados em participar e investir nas ações do Programa;
- III – identificar e articular órgãos e entidades da administração federal interessados em investir nas ações do Programa;
- IV – identificar e articular organismos internacionais interessados em contribuir para a consecução dos objetivos do Programa.

Parágrafo único. As funções a que se refere este artigo serão exercidas de comum acordo com a Secretaria do Governo e Gestão Estratégica, por intermédio da Unidade de Gestão Estratégica do Governo.

Art. 11. As condições gerais, as normas e os procedimentos específicos a serem observados em cada ação do Programa Qualidade de Vida caberão às Secretarias de Estado, em seus respectivos campos de atuação e deverão ser apresentados à Secretaria Executiva do Programa.

Parágrafo único. Quando as ações do Programa couberem a entidades da administração indireta, as providências de que trata este artigo serão tomadas em conjunto com a Secretaria de Estado a que estejam vinculadas.

Art. 12. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Mário Covas – Governador do Estado.

DECRETO N. 40.164, DE 29 DE JUNHO DE 1995^[1]

INSTITUI COMISSÃO ESPECIAL PARA IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA INTEGRADO DE TRANSPORTES URBANOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais e considerando o disposto no artigo 2º da Lei n. 7.450, de 16 de julho de 1991,^[2] decreta:

Art. 1º Fica instituída, junto ao Gabinete do Secretário dos Transportes Metropolitanos, Comissão Especial com o objetivo de desenvolver e propor políticas e ações necessárias ao Programa Integrado de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de São Paulo.

Art. 2º A Comissão instituída no artigo anterior será integrada pelos seguintes membros:

- I – Secretário dos Transportes Metropolitanos;
- II – Secretário de Economia e Planejamento;
- III – Secretário do Meio Ambiente;
- IV – Secretário da Habitação;
- V – Secretário da Fazenda;
- VI – Secretário do Governo e Gestão Estratégica.

§ 1º A Comissão Especial contará com apoio de um Grupo Diretor, composto de 7 (sete) membros sendo:

- 1 – 3 (três) representantes da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, um dos quais será o Coordenador do Grupo;
- 2 – 1 (um) representante da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;
- 3 – 1 (um) representante da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM;
- 4 – 1 (um) representante da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP;
- 5 – 1 (um) representante da Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMLASA.

§ 2º Os membros do Grupo Diretor serão designados pelo Secretário dos Transportes Metropolitanos, conforme indicação das entidades que representam.

Art. 3º O Grupo Diretor a que se referem os parágrafos do artigo anterior, no âmbito dos trabalhos referentes ao Programa Integrado de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de São Paulo, terá as seguintes atribuições:

- I – dirigir os trabalhos do Programa Integrado de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de São Paulo;
- II – deliberar sobre as ações do programa pelos diversos organismos, no âmbito da Secretaria dos Transportes Metropolitanos;
- III – estabelecer diretrizes e prioridades para o desenvolvimento do Programa, de acordo com as políticas de atuação formuladas pela Comissão Especial;
- IV – decidir sobre seleção de alternativas tecnológicas para os diversos empreendimentos e estabelecer diretrizes básicas para sua implementação e difusão entre os diversos organismos envolvidos no Programa;
- V – analisar e aprovar o desenvolvimento de estudos, projetos, serviços, obras e fornecimentos de equipamentos e materiais necessários à implantação do Programa.
- VI – supervisionar as diversas atividades, dirimir dúvidas e pendências e solucionar divergências;
- VII – propiciar a efetiva integração dos trabalhos desenvolvidos pelos diversos órgãos e entidades;
- VIII – analisar e aprovar os trabalhos necessários à contratação de serviços, obras e fornecimentos de equipamentos e materiais quanto a seus termos de referência, especificações técnicas; editais de licitação e fundamentações das modalidades de contratações;
- IX – acompanhar o desenvolvimento dos trabalhos de execução dos diversos contratos, avaliando seu andamento e verificando eventuais defasagens e determinar ações para sua correção;
- X – apoiar e participar das negociações com agentes financeiros nacionais e internacionais que visem a captação de recursos financeiros;
- XI – analisar e aprovar a documentação técnica e financeira a ser enviada aos agentes financeiros.

Art. 4º O Secretário dos Transportes Metropolitanos designará, por ato próprio, a Unidade Executiva com a finalidade de coordenar e gerenciar os trabalhos do Programa Integrado de Transportes Coletivos na Região Metropolitana de São Paulo.

Art. 5º Para o cumprimento de suas atribuições e alcance de suas finalidades, o Grupo-Diretor e a Unidade Executiva deverão contar com o apoio material e humano das entidades vinculadas à Secretaria dos Transportes Metropolitanos.

Parágrafo único. As entidades referidas no *caput* deste artigo, observada a legislação em vigor, poderão, por indicação do Grupo-Diretor, contratar os serviços necessários ao apoio das atividades do Grupo-Diretor e da Unidade Executiva, com recursos de seus próprios orçamentos de investimentos.

Art. 6º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogada as disposições em contrário, em especial o Decreto n. 36.667, de 20 de abril de 1993.

Mário Covas – Governador do Estado.

Notas sobre o Decreto n. 40.164/95

[1] Republicado por ter saído com incorreção. Revoga o Decreto Estadual n. 36.667, de 20 de abril de 1993, *vide* à pág. 527.

[2] *Vide* Lei Estadual n. 7.450, de 16 de julho de 1991, à pág. 469.

RESOLUÇÃO STM N. 425, DE 5 DE JULHO DE 1995

ESTABELECE NORMAS DE EMISSÃO DE DOCUMENTO ANEXO AO CONTRATO DE CONCESSÃO E DO TERMO DE PERMISSÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES SOB JURISDIÇÃO METROPOLITANA

O Secretário dos Transportes Metropolitanos, no uso de suas atribuições legais e com fundamento nas disposições da Lei n. 7.450, de 16 de julho de 1991, do Decreto n. 34.184, de 18 de novembro de 1991^[1] e do Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986,^[2] alterado pelo Decreto n. 27.436, de 7 de outubro de 1987^[3] e ainda considerando a necessidade de disciplinar os documentos que definem o regime operacional das linhas regulares, resolve:

Art. 1 – O documento “Ordem de Serviço Metropolitano” para fixar durante sua vigência o regime técnico e operacional de cada concessão ou permissão do serviço de transporte, sob jurisdição da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos deverá conter os seguintes dados:

I – em relação à linha:

- a. identificação da concessionária ou permissionária;
- b. identificação do Contrato de Concessão ou do Termo de Permissão;
- c. número da linha;
- d. característica da linha;
- e. tipo de linha;

II – em relação à linha e a cada serviço complementar:

- a. denominação, incluindo-se a das seções se houver;
- b. regime de integração a outros modais;
- c. data de início da operação;
- d. extensão, incluindo-se a de cada seção, se houver;
- e. frota alocada;
- f. tabela horária completa;
- g. itinerário completo;

III – em relação ao próprio documento:

- a. a inscrição Governo do Estado de São Paulo e Secretaria dos Transportes Metropolitanos;
- b. a inscrição do nome do documento “Ordem de Serviço Metropolitano”;
- c. a identificação numérica e seqüencial do documento;
- d. a data de emissão;
- e. a assinatura do Coordenador de Transporte Coletivo;
- f. a data de vigência;
- g. o motivo de sua emissão;
- h. o documento anterior que se substitui, se houver.

Notas sobre a Resolução STM n. 425/95

[1] Vide Decreto Estadual n. 34.184, de 18 de novembro de 1991, à pág. 473.

[2] Vide Decreto Estadual n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, à pág. 360.

[3] Vide Decreto Estadual n. 27.436, de 7 de outubro de 1987, à pág. 378.

**DECRETO N. 40.399,
DE 24 DE OUTUBRO DE 1995**

cria o sistema de mídia eletrônica destinado à divulgação da íntegra de editais de licitações, contratos e concursos públicos

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, Considerando a necessidade de criar meios que permitam a participação mais ampla e constante da sociedade na fiscalização dos negócios públicos; e

Considerando que à economia do Estado interessa reduzir as barreiras burocráticas, inibidoras da participação de maior número de interessados em licitações promovidas pela Administração Pública Direta e Indireta, decreta:

Art. 1º Fica criado, no âmbito das Secretarias de Estado, das Autarquias, das fundações instituídas ou mantidas pelo Poder Público Estadual e das Empresas em cujo capital o Estado tenha participação majoritária, bem como das entidades direta ou indiretamente por ele controladas, sistema de comunicação denominado Mídia Eletrônica – Negócios Públicos, destinado à divulgação de:

- I – texto integral de editais de licitações públicas, nas modalidades de concorrência, tomada de preços, concurso e leilão;
- II – texto integral de contratos resultantes de licitações nas modalidades referidas no inciso anterior;
- III – texto integral de editais de concursos públicos para provimento de cargos ou preenchimento de funções-atividades e de empregos públicos;
- IV – quadro comparativo de preços unitários de materiais e serviços licitados pelos órgãos e entidades abrangidos pelo sistema;
- V – legislação referente a licitações públicas.

Art. 2º O sistema criado por este Decreto será projetado e implantado pela Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo – PRODESP e operado em conjunto com a Imprensa Oficial do Estado S/A. – IMESP, obedecendo às seguintes normas:

- I – o sistema deverá ter condições de atender a consultas provenientes de qualquer parte do País, feitas por meio informatizado;
- II – o sistema deverá ter condições de ser acessado diretamente por linhas telefônicas comutadas ou por intermédio de redes informatizadas de comunicação;
- III – as tarifas relativas ao fornecimento de informações constantes do sistema poderão ser cobradas mediante assinaturas ou por consultas eventuais, sem prévia inscrição do interessado;
- IV – o sistema deverá contar com dispositivo que permita tarifação das consultas por chamadas ou volume de informações transmitidas;
- V – a programação do banco de dados do sistema deverá permitir que as consultas sejam feitas pelos tipos de produtos ou serviços, pelos órgãos licitantes e pelas regiões do Estado a que se destinam os objetos das licitações.

Parágrafo único. Para definição dos termos da operação conjunta do sistema será celebrado convênio entre a PRODESP e a IMESP.

Art. 3º A Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo – PRODESP e a Imprensa Oficial do Estado S/A. – IMESP têm prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data da publicação deste Decreto, para iniciarem o funcionamento do sistema Mídia Eletrônica – Negócios Públicos, em caráter experimental.

§ 1º A fase de funcionamento experimental, destinada aos ajustes técnicos e operacionais do sistema, não deverá exceder a 60 (sessenta) dias.

§ 2º Durante a fase experimental não haverá tarifação pelo fornecimento das informações constantes do sistema.

Art. 4º A partir de 60 (sessenta) dias a contar da data da publicação deste Decreto, as Secretarias de Estado, as Autarquias, as Fundações instituídas ou mantidas pelo Poder Público Estadual e as Empresas em cujo capital o Estado tenha participação majoritária, bem como as entidades diretas, ou indiretamente por ele controladas deverão encaminhar, à Imprensa Oficial do Estado S/A. – IMESP, juntamente com os resumos dos documentos referidos nos incisos I, II e III do artigo 1º, a serem publicados no Diário Oficial do Estado, os respectivos textos completos, gravados em meio magnético, para serem incluídos no sistema Mídia Eletrônica – Negócios Públicos.

§ 1º A gravação em meio magnético, dos documentos a que se referem os incisos I, II e III do artigo 1º deste Decreto, será feita conforme padrão a ser estabelecido pela IMESP, com o objetivo de facilitar o processamento eletrônico dos dados.

§ 2º No prazo de 30 (trinta) dias a contar da publicação deste Decreto, a IMESP deverá providenciar remessa de cópias do padrão de gravação magnética, a que se refere o parágrafo anterior, aos órgãos e entidades referidos no *caput* deste artigo.

§ 3º A IMESP, a partir de 90 (noventa) dias da data da publicação deste Decreto, ficará proibida de publicar no Diário Oficial os avisos dos documentos referidos nos incisos I, II e III do artigo 1º, caso não tenha recebido o respectivo texto completo, gravado em meio magnético.

Art. 5º Os representantes da Fazenda do Estado nas Empresas em cujo capital o Estado tenha participação majoritária adotarão as providências necessárias ao cumprimento do disposto neste Decreto, atendida a legislação pertinente.

Art. 6º A Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo – PRODESP e a Imprensa Oficial do Estado S/A. – IMESP, ficam autorizadas a divulgar pelo sistema Mídia Eletrônica – Negócios Públicos licitações promovidas pelos Poderes Legislativo e Judiciário e por outros órgãos e entidades, podendo para esse fim celebrar convênios ou contratos com órgãos e entidades da Administração Pública Direta e Indireta, da União, de outros Estados e dos Municípios.

Art. 7º As despesas decorrentes deste Decreto correrão por conta das dotações orçamentárias da Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo – PRODESP e da Imprensa Oficial do Estado S/A. – IMESP e da receita obtida com a cobrança de tarifas para fornecimento de informações pelo sistema Mídia Eletrônica – Negócios Públicos.

Art. 8º Esse Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Mário Covas – Governador do Estado

RESOLUÇÃO STM N. 435, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1995

DISCIPLINA A RETIRADA DE CIRCULAÇÃO E LACRAÇÃO DE VEÍCULO POR CONSTATAÇÃO DE ESTADO INADEQUADO DE FUNCIONAMENTO

O Secretário dos Transportes Metropolitanos,

Considerando a Lei n. 5.108, de 21 de setembro de 1966,^[1] o Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, alterado pelos Decretos ns. 27.436, de 7 de outubro de 1987^[2] e 38.352, de 26 de janeiro de 1994, a Lei n. 7.450, de 16 de julho de 1991^[3] e o Decreto n. 34.184, de 18 novembro de 1991;^[4]

Considerando a Resolução STM n. 55, de 4 de fevereiro de 1992, que disciplina as atividades realizadas pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM e pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP;

Considerando, finalmente, que a instalação do lacre nos veículos retirados de circulação, como dispositivo de impedimento operacional, deverá concorrer para a obtenção de resulta-

dos mais satisfatórios das manutenções preventivas e corretivas da frota, bem como garantir maior grau de eficácia no controle e fiscalização, resolve:

Art. 1º Ao veículo que for imposta a penalidade de retirada de circulação, por apresentar estado inadequado de funcionamento de modo a comprometer a segurança do usuário, caberá simultaneamente e sem prejuízo da multa, a lacração bem como a retirada do Certificado de Autorização de Operação, pelo Agente Fiscal Credenciado.

Art. 2º O veículo que apresentar uma única falha codificada do Anexo I será considerado em estado inadequado de funcionamento, ficando sujeito às sanções previstas no artigo 1º.

§ 1º As falhas mencionadas nos Anexos II, III, IV, V e VI serão objeto de advertência e quando constatadas durante a operação do veículo, sujeitarão o infrator às penalidades cabíveis.

§ 2º Os Anexos I, II, III, IV, V e VI serão utilizados também como parâmetro para vistoria de veículos sob regime de fretamento de características especiais.

Art. 3º A liberação do veículo retido para operação se dará em consonância com as diretrizes estabelecidas pela Resolução STM n. 55, de 4 de fevereiro de 1992, mediante aprovação do veículo em vistoria, em data determinada no Auto de Imposição de Retirada do Veículo de Circulação.

§ 1º A retirada do lacre será feita exclusivamente por Agente Fiscal Credenciado.

§ 2º Comprovado em vistoria o saneamento das falhas, será devolvido à empresa o Certificado de Autorização de Operação.

Art. 4º Constatada a utilização na operação do veículo retido e lacrado, caberá ao Agente Fiscal Credenciado a Imposição da Penalidade de Apreensão do Veículo, com base no artigo 61, inciso II do Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, alterado e modificado pelo Decreto n. 27.436, de 7 de outubro de 1987, sem prejuízo da multa prevista no artigo 55, inciso V, letra *t* do mesmo diploma legal.

Parágrafo único. A retirada do lacre, danificação ou qualquer adulteração do mesmo por pessoa não habilitada de conformidade com o § 1º, do artigo 3º desta Resolução, sujeitará o infrator à aplicação da penalidade de multa prevista no *caput* deste artigo.

Art. 5º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Resolução STM n. 198, de 19 de fevereiro de 1993.

Notas sobre a Resolução STM n. 435/95

[1] Revogada pela Lei Federal n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), *vide* à pág. 176.

[2] *Vide* Decreto Estadual n. 27.436, de 7 de outubro de 1987, à pág. 378.

[3] *Vide* Lei Estadual n. 7.450, de 16 de julho de 1991, à pág. 469.

[4] *Vide* Decreto Estadual n. 34.184, de 18 de novembro de 1991, à pág. 473.

ANEXO I DA RESOLUÇÃO STM N. 435, DE 07.12.95

FALHAS DE SEGURANÇA

Agregados	Especificações	Código	Falhas	Instrumento	Tolerância
Carroceria	Volante	001	Suporte solto	Visual (+) chaves fixas.	Não há tolerância
	Pára-brisa	002	Direito faltando	Visual (+) trena.	Quando houver trincas será aceito até 1/3 da maior dimensão do pára-brisa (diagonal). Vidros de segurança para veículos rodoviários NBR-9491.
		003	Direito quebrado		
		004	Esquerdo faltando		
		005	Esquerdo quebrado		

Continua

Anexo I – Falhas de Segurança (Continuação)

Agregados	Especificações	Código	Falhas	Instrumento	Tolerância	
Carroceria	Vidro Traseiro	006	Direito Faltando	Visual (+) trena	Quando houver trincas será aceito até 1/3 da maior dimensão do vidro traseiro (diagonal). Nos veículos urbanos e seletivos será aceito Vigia, com vidro de segurança conforme norma NBR-9491 ou fibra de vidro quando original do fabricante ou encarroçadora do veículo.	
		007	Direito quebrado			
		008	Esquerdo faltando			
		009	Esquerdo quebrado			
	Tacógrafo	010	Faltando	Visual	Sistema fretamento contínuo e eventual: Não há tolerância. Sistema regular: Não há tolerância para veículos que operam em linhas seletivas.	
			011			Inoperante
Extintor de incêndio	012	Faltando	Visual	Não há tolerância.		
		013			Descarregado	
Saída de Emergência	014	Danificada mais; sem lacre, instrução de uso e identificação	Visual	Em veículos com uma saída não há tolerância, com duas ou mais as falhas devem estar presentes em pelo menos uma.		
Espelho retrovisor externo	015	Direito e esquerdo faltando	Visual	Não há tolerância.		
Sistema elétrico	Limpador de pára-brisa	016	Esquerdo inoperante	Visual	Não há tolerância. Conforme Decreto 62.127 (CONTRAN).	
	Farol	017	Direito e esquerdo altos inoperantes	Visual	Não há tolerância. Conforme Decreto 62.127 (CONTRAN).	
		018	Direito e esquerdo baixos inoperantes			
	Luz de freio	019	Direito e esquerdo inoperantes	Visual	Não há tolerância. Conforme Decreto 62.127 (CONTRAN).	
	Seta direita	020	Dianteira, traseira e lateral (quando houver) inoperantes	Visual	Não há tolerância. Conforme Decreto 62.127 (CONTRAN).	
	Seta esquerda	021	Dianteira, traseira e lateral (quando houver) inoperantes			
Sistema rodante	Pneu	022	Dianteiro direito liso	Visual (+) medidor de profundidade de sulcos	Quando os sulcos da banda de rodagem estiverem com menos de 1,6mm ou o desgaste atingir os T.W.I.	
		023	Dianteiro esquerdo liso			
		024	Dianteiro direito recauchutado ou recapado	Visual	Recauchutado ou recapado, desde que satisfaçam as exigências da NBR-558/80 CONTRAN.	
			025			Dianteiro esquerdo recauchutado ou recapado
		026	Traseiro direito externo liso	Visual (+) medidor de profundidade de sulcos	Quando os sulcos da banda de rodagem estiverem com menos de 1,6mm ou o desgaste atingir os T.W.I. Obs.: Anota-se a falha para eixo de tração e/ou adicional.	
			027			Traseiro esquerdo externo liso
			028			Traseiro direito interno liso
		029	Traseiro esquerdo interno liso			
Suspensão	Braço "V"	030	Solto	Visual (+) chaves fixas (+) torquímetro	Não há tolerância.	
	Barra tensora	031	Dianteira solta	Visual (+) chaves fixas (+) torquímetro	Não há tolerância Obs.: Anota-se também quando houver suporte solto.	
			032			Traseira solta
	Mola espiral	033	Solta	Visual (+) chaves fixas (+) torquímetro	Não há tolerância	
			034			Quebrada
	Espigão do feixe de lâminas	035	Dianteiro direito quebrado	Visual (+) trena	Não há tolerância	
			036			Dianteiro esquerdo quebrado
			037			Traseiro direito quebrado
038			Traseiro esquerdo quebrado			

Continua

Anexo I – Falhas de Segurança (Continuação)

Agregados	Especificações	Código	Falhas	Instrumento	Tolerância
Suspensão	Grampo do feixe de lâminas	039	Dianteiro direito quebrado	Visual	Não há tolerância.
		040	Dianteiro esquerdo quebrado		
		041	Traseiro direito quebrado		
		042	Traseiro esquerdo quebrado		
Feixe de lâminas		043	Dianteiro direito com lâmina quebrada	Visual	Quando o feixe possuir somente a mola mestra com gancho: será considerado F.S. qualquer uma das três primeiras lâminas quebradas; caso a contra-mestra também possuir gancho será F.S. qualquer uma das duas primeiras lâminas independente da posição da quebra. Quando houver duas lâminas quebradas em seqüência vertical para feixes de até 6 lâminas, e três, para feixes com mais de seis também será considerado F.S.
		044	Dianteiro esquerdo com lâmina quebrada		
		045	Traseiro direito com lâmina quebrada		
		046	Traseiro esquerdo com lâmina quebrada		
Suporte fixo		047	Dianteiro direito solto	Visual (+) chaves fixas (+) torquímetro	Quando houver mais de um elemento de fixação solto ou ausente.
		048	Dianteiro esquerdo solto		
		049	Traseiro direito solto		
		050	Traseiro esquerdo solto		
		051	Dianteiro direito gasto	Visual (+) cálibre de agulhas	Será aceito até 3mm de desgaste entre o suporte e o pino da mola.
		052	Dianteiro esquerdo gasto		
		053	Traseiro direito gasto		
		054	Traseiro esquerdo gasto		
055	Dianteiro direito quebrado	Visual	Não há tolerância.		
056	Dianteiro esquerdo quebrado				
057	Traseiro direito quebrado				
058	Traseiro esquerdo quebrado				
Suporte fixo da algaema do feixe de lâmina		059	Dianteiro direito solto	Visual (+) chaves fixas (+) torquímetro	Quando houver mais de um elemento de fixação solto ou ausente.
		060	Dianteiro esquerdo solto		
		061	Traseiro direito solto		
		062	Traseiro esquerdo solto		
		063	Dianteiro direito gasto	Visual (+) cálibre de agulhas	Será aceito até 3mm de desgaste entre o suporte e o pino da mola.
		064	Dianteiro esquerdo gasto		
		065	Traseiro direito gasto		
		066	Traseiro esquerdo gasto		
		067	Dianteiro direito quebrado	Visual	Não há tolerância.
		068	Dianteiro esquerdo quebrado		
069	Traseiro direito quebrado				
070	Traseiro esquerdo quebrado				
Algaema do feixe de lâminas		071	Dianteiro direito gasta	Visual (+) cálibre de agulhas	Será aceito até 3mm de desgaste entre o suporte e o pino da mola.
		072	Dianteiro esquerdo gasta		
		073	Traseiro direito gasta		
		074	Traseiro esquerdo gasta		
		075	Dianteiro direito quebrado	Visual	Não há tolerância.
		076	Dianteiro esquerdo quebrado		
		077	Traseiro direito quebrado		
		078	Traseiro esquerdo quebrado		
Pino de algemas		079	Dianteiro direito quebrado	Visual (+) cálibre de agulhas	Será aceito até 3mm de desgaste entre o suporte e o pino da mola.
		080	Dianteiro esquerdo gasto		
		081	Traseiro direito gasto		
		082	Traseiro esquerdo gasto		
		083	Dianteiro direito quebrado	Visual	Não há tolerância.
		084	Dianteiro esquerdo quebrado		
085	Traseiro direito quebrado				
086	Traseiro esquerdo quebrado				

Continua

Anexo I – Falhas de Segurança (Continuação)

Agregados	Especificações	Código	Falhas	Instrumento	Tolerância	
Suspensão	Pinos dos suportes fixos	087	Dianteiro direito gasto	Visual (+)	Será aceito até 3mm de desgaste entre o pino e o furo passante do suporte.	
		088	Dianteiro esquerdo gasto	cálibre de agulhas		
		089	Traseiro direito gasto			
		089	Traseiro esquerdo gasto			
	091	Dianteiro direito solto	Visual (+)	Não se tolera trava do pino solta ou ausente.		
	092	Dianteiro esquerdo solto	chaves fixas (+)			
093	Traseiro direito solto	torquímetro				
094	Traseiro esquerdo solto					
Árvore de transmissão	Cardã	095	Solto e sem cinta protetora	Visual (+) chaves fixas (+) torquímetro	Tolera-se até um elemento de fixação solto ou ausente quando houver cinta protetora no cardã. Quando não houver cinta no cardã, não há tolerância.	
Chassi	Eixo dianteiro	096	Trincado	Visual	Não há tolerância.	
	Longarina	097	Quebrada	Visual	Não há tolerância.	
	Travessa	098	Quebrada	Visual (+)	Quebrada: Não há tolerância. Solta: Tolera-se um elemento de fixação solto ou ausente.	
		099	Solta	chaves fixas		
Freio	Guarnição de freio	100	Dianteira direita gasta	Visual (+)	Desgaste máximo permitido conforme manuais de manutenção do fabricante. Obs.: Na traseira anota-se para eixo de tração e/ou adicional.	
		101	Dianteira esquerda gasta	chaves fixas (+)		
		102	Traseira direita gasta	paquímetro		
		103	Traseira esquerda gasta			
		104	Dianteira direita contaminada	Visual		Não há tolerância.
		105	Dianteira esquerda contaminada			
		106	Traseira direita contaminada			
	107	Traseira esquerda contaminada		Obs.: Na traseira anota-se para eixo de tração e/ou adicional.		
	Freio de serviço	Vazamento pneumático	108		Aparelhagem para teste (+) audiovisual	Não há tolerância quando for verificado vazamento, com freio atuado nos acionadores do sistema, nas válvulas de pedal de freio, válvulas de dreno automático, cuícas (acionadores de sapata) servofreio e hidrovácuo. Quando houver vazamento pneumático nos encanamentos e demais válvulas e a perda de pressão verificada no manômetro do veículo, com motor ligado em marcha lenta, for superior a 0,5 Bar por dois minutos, também será considerada F.S.
			109	Vazamento hidráulico	Visual	Não há tolerância.
110			Inoperante	Visual	Não há tolerância.	
Freio de estacionamento		111	Conjugado com freio de serviço			
Pedal do freio		112	Solto	Visual (+) chaves fixas	Não há tolerância.	
Direção	Braço Pitman	113	Solto	Visual (+) chaves fixas (+) torquímetro	Não há tolerância.	
	Braço da manga	114	Direito solto	Visual (+) chaves fixas (+) torquímetro	Não há tolerância.	
		115	Esquerdo solto			
	Caixa de direção	116	Solta	Visual (+) chaves fixas (+) paquímetro	Tolera-se até um elemento de fixação solto quando houver trava nos elementos de fixação. Não há tolerância quando não houver trava.	
	Terminal da barra de direção	Da barra longa com folga	117		Visual (+)	Tolera-se até 4 mm de movimento axial ou radial verificado entre o corpo e o pino esférico do terminal quando em teste.
			118	Da barra intermediária com folga	paquímetro (+) relógio	
119			Da barra curta com folga	comparador (+) base magnética articulada		

Continua

Anexo I – Falhas de Segurança (Continuação)

Agregados	Especificações	Código	Falhas	Instrumento	Tolerância
Direção	Terminal da barra de direção	120	Da barra longa solto	Visual (+)	Não há tolerância.
		121	Da barra intermediária solto	chaves fixas (+)	
		122	Da barra curta solto	torquímetro	
Suporte do braço intermediário		123	Solto	Visual (+) chaves	Solto: Não há tolerância.
		124	Sustentação trincada	fixas (+) torquímetro (+) paquímetro	Sustentação trincada: tolera-se até 28 mm de trinca.
Suporte da caixa de direção		125	Solto	Visual (+) chaves fixas (+) torquímetro	Tolera-se até um elemento de fixação solto ou ausente.

ANEXO II DA RESOLUÇÃO STM N. 435, DE 07.12.95

FALHAS DE MANUTENÇÃO

Agregados	Especificações	Código	Falhas	Instrumento	Tolerância
Carroceria	Coluna	200	De embarque faltando	Visual (+)	Não há tolerância. Obs.: Situada a ré do poço dos degraus.
		201	De embarque solta	chaves fixas	
		202	De desembarque faltando		
		203	De desembarque solta		
Balaústre		204	Vertical faltando	Visual (+)	Não há tolerância. Obs.: Fixados nos bancos ou próximos destes.
		205	Vertical solto	chaves fixas	
Corrimão de banco		206	De passageiro faltando	Visual (+)	Não há tolerância.
		207	De passageiro solto	chaves fixas	
Corrimão		208	Superior faltando	Visual (+)	Não há tolerância.
		209	Superior solto	chaves fixas	
		210	De embarque direito faltando		
		211	De embarque direito solto		
		212	De desembarque direito faltando		
Coluna vertical e corrimão de isolamento do condutor		214	Faltando	Visual (+)	Não há tolerância.
		215	Solto	chaves fixas	
Banco		216	Motorista solto	Visual (+)	Não há tolerância.
		217	Cobrador solto	chaves fixas	
		218	Passageiro solto		
Piso		219	Liso	Visual (+)	Liso: Considera-se liso quando o desgaste for igual ou superior a 80cm. Solto: Não há tolerância. Furado: Tolera-se furos de até 8mm de diâmetro.
		220	Solto	chaves fixas (+)	
		221	Furado	trena(+) paquímetro	
Tampa de inspeção		222	Solta	Visual (+) chaves fixas	Não há tolerância. Anota-se a falha quando a tampa estiver se movimentando.
Espelho retrovisor		223	Interno oxidado	Visual (+) trena	Oxidado: Tolera-se até 10% da área refletiva oxidada. Quebrado: Não há tolerância. Faltando: Não há tolerância.
		224	Interno quebrado		
		225	Interno faltando		
		226	Direito externo oxidado		
		227	Esquerdo externo oxidado		
		228	Direito externo quebrado		
		229	Esquerdo externo quebrado		
		230	Direito externo faltando		
		231	Esquerdo externo faltando		

Continua

Anexo II – Falhas de Manutenção (Continuação)

Agregados	Especificações	Código	Falhas	Instrumento	Tolerância
Carroceria	Espelho convexo	232	Faltando	Visual (+)	Faltando: Não há tolerância.
		233	Quebrado	trena (+)	Quebrado: Não há tolerância.
		234	Solto	chaves fixas	Solto: Não há tolerância.
		235	Oxidado		Oxidado: Tolera-se até 10% da área refletiva oxidada.
Degrau		236	Dianteiro em mau estado	Visual (+)	Tolera-se desgaste de área equivalente ao pé de apoio, e não há tolerância para ausência de travessa de sustentação e corrosão superior a 5cm.
		237	Traseiro em mau estado	trena	
		238	Intermediário em mau estado		
		239	Dianteiro com friso em mau estado	Visual (+) trena	
		240	Traseiro com friso em mau estado		
Catraca		241	Intermediário com friso em mau estado		
		242	Quebrada	Visual (+)	Não há tolerância.
243	Solta	chaves fixas			
Volante		244	Mau estado	Visual (+) trena	Tolera-se até 5cm de perda de material na circunferência de apoio no volante.
Janela		245	Faltando	Visual	Não há tolerância.
		246	Quebrada		
Limpador de pára-brisa		247	Direito inoperante	Visual	Não há tolerância.
Porta		248	Dianteira inoperante	Audiovisual (+) trena	Inoperante: Não há tolerância. Mau estado: Não se tolera, vidros quebrados, ausentes ou substituídos por outro elemento e borrachas danificadas em mais de 30cm de extensão. Mau funcionamento: Não se tolera, acionadores e pistões funcionando inadequadamente.
		249	Dianteira em mau estado		
		250	Dianteira com mau funcionamento		
		251	Traseira inoperante		
		252	Traseira em mau estado		
		253	Traseira com mau funcionamento		
		254	Intermediária inoperante		
		255	Intermediária em mau estado		
Pára-brisa		256	Intermediária com mau funcionamento		
		257	Direito com guarnição danificada	Visual (+) trena	Tolera-se até 15cm de ausência de guarnição na extensão desta.
258	Esquerdo com guarnição danificada				
Vidro traseiro		259	Direito com guarnição danificada	Visual (+) trena	Tolera-se até 15cm de ausência de guarnição na extensão desta.
		260	Esquerdo com guarnição danificada		
Sistema elétrico	Farol	261	Direito alto inoperante	Visual	Não há tolerância.
		262	Direito baixo inoperante		
		263	Esquerdo alto inoperante		
		264	Esquerdo baixo inoperante		
Luz de vigia		265	Dianteira direita inoperante	Visual	Não há tolerância.
		266	Dianteira esquerda inoperante		
		267	Traseira direita inoperante		
		268	Traseira esquerda inoperante		
Lanterna		269	Dianteira direita inoperante	Visual	Não há tolerância.
		270	Dianteira esquerda inoperante		
		271	Traseira direita inoperante		
		272	Traseira esquerda inoperante		
Luz de Freio		273	Direita inoperante	Visual	Não há tolerância.
		274	Esquerda inoperante		

Continua

Anexo II – Falhas de Manutenção (Continuação)

Agregados	Especificações	Código	Falhas	Instrumento	Tolerância
Sistema elétrico	Painel	275	Buzina inoperante	Audiovisual	Não há tolerância.
		276	Luz de painel inoperante		
		277	Odômetro inoperante		
		278	Manômetro inoperante		
		279	Ignição inoperante		
	Seta	280	Dianteira direita inoperante	Visual	Não há tolerância.
		281	Dianteira esquerda inoperante		
		282	Lateral direita inoperante (quando houver)		
		283	Lateral esquerda inoperante (quando houver)		
		284	Traseira direita inoperante		
285		Traseira esquerda inoperante			
Sistema rodante	Roda	286	Dianteira direita com defeito	Visual	Não se tolera: trincas, lascas, amassados e quebras. Obs.: Na traseira anota-se para eixo de tração e/ou adicional.
		287	Dianteira esquerda com defeito		
		288	Traseira direita externa com defeito		
		289	Traseira esquerda externa com defeito		
		290	Traseira direita interna com defeito		
		291	Traseira esquerda interna com defeito		
Freio	Espelho de freio	292	Dianteiro direito faltando	Visual	Não há tolerância.
		293	Dianteiro esquerdo faltando		
		294	Traseiro direito faltando		
		295	Traseiro esquerdo faltando		
	Freio de estacionamento	296	Com vazamento de ar	Audiovisual	Não há tolerância.
Direção	Amortecedor de direção	297	Faltando	Visual	Não há tolerância.
		298	Vazando		
	Braço Pitman	299	Com folga	Visual (+) chaves fixas (+) torquímetro	Não há tolerância.
		Braço Intermediário	300	Com folga	Visual (+) chaves fixas (+) torquímetro
	Base de sustentação do suporte intermediário		301	Corroído	Visual
		Caixa de direção	302	Com vazamento	Visual
	303		Sem trava nos fixadores		
	Suporte da caixa de direção	304	Trincado	Visual (+) chaves fixas (+) torquímetro	Trincado: Não há tolerância. Solto: Toleram-se dois ou mais elementos de fixação soltos ou ausentes.
		305	Solto		
	Guarda-pó do terminal de direção	306	Da barra curta danificado	Visual	Não há tolerância.
		307	Da barra intermediária danificado		
		308	Da barra longa danificado		
		309	Da barra curta ausente		
310		Da barra intermediária ausente			
311		Da barra longa ausente			
Rolamento da manga de eixo	312	Direito com folga	Visual (+) paquímetro (+) calibre de lâminas	Tolera-se até 3mm de folga entre o rolamento e o apoio do eixo.	
	313	Esquerdo com folga			
Chassi	Tanque de combustível	314	Vazando	Visual	Não há tolerância.
		315	Com suporte rachado		

Continua

Anexo II – Falhas de Manutenção (Continuação)

Agregados	Especificações	Código	Falhas	Instrumento	Tolerância
Chassi	Vazamento de óleo	316 317	Lubrificante Combustível	Visual	Não se tolera gotejamento de óleo com o motor em funcionamento.
	Longarina	318	Trincada	Visual (+) paquímetro	Tolera-se até 30mm de trinca desde que esta não passe por pontos de fixação dos componentes agregados.
	Travessa	319	Trincada	Visual (+) chaves fixas (+) paquímetro	Trincada: Tolera-se até 30mm de trinca desde que esta não passe por pontos de fixação desta à longarina. Solta: Não há tolerância.
		320	Solta		
	Escapamento	321	Solto	Visual (+) chaves fixas	Não há tolerância.
Motor	322	Cárter de embreagem faltando	Visual	Não há tolerância.	
Árvore de transmissão	Borracha sanfonada da luva do cardã	323	Faltando	Visual	Não há tolerância.
		324	Danificada		
	Cardã	325	Solto	Visual (+) chaves fixas (+) torquímetro	Não há tolerância.
	Cinta protetora	326	Faltando	Visual (+) trena	Não há tolerância. Também será considerado faltando quando a cinta estiver a mais de 20cm das pontas dos cardãs medidos da dianteira para a traseira.
Suspensão	Grampo de mola	327	Dianteiro direito solto	Visual (+) chaves fixas (+) torquímetro	Não há tolerância.
		328	Dianteiro esquerdo solto		
		329	Traseiro direito solto		
		330	Traseiro esquerdo solto		
	Braço "V"	331	Mancal com bucha gasta	Visual (+) paquímetro (+) cálibre de agulhas	Tolera-se até 50% de desgaste da área da bucha.
	Braço tensor dianteiro	332	Mancal com bucha gasta	Visual (+) relógio comparador (+) base magnética articulada	Tolera-se até 50% de desgaste da área da bucha.
	Braço tensor traseiro	333	Mancal com bucha gasta	Visual (+) relógio comparador (+) base magnética articulada	Tolera-se até 50% de desgaste da área da bucha.
	Suporte fixo	334	Dianteiro direito solto	Visual (+) chaves fixas (+) torquímetro	Não há tolerância.
		335	Dianteiro esquerdo solto		
		336	Traseiro direito solto		
		337	Traseiro esquerdo solto		
	Suporte fixo da alga do feixe de lâminas	338	Dianteiro direito solto	Visual (+) chaves fixas (+) torquímetro	Não há tolerância.
		339	Dianteiro esquerdo solto		
		340	Traseiro direito solto		
		341	Traseiro esquerdo solto		
Mola pneumática	342	Dianteira vazando	Audiovisual	Não há tolerância. Obs.: Na traseira anota-se para eixo de tração e/ou adicional.	
	343	Traseira vazando			
Válvula de nível	344	Dianteira vazando	Audiovisual	Não há tolerância. Obs.: Na traseira anota-se para eixo de tração e/ou adicional.	
	345	Traseira vazando			

ANEXO III DA RESOLUÇÃO STM N. 435, DE 07.12.95

FALHAS DE EQUIPAMENTOS OBRIGATÓRIOS

Agregados	Especificações	Código	Falhas	Instrumento	Tolerância
Carroceria	Triângulo	400	Faltando	Visual	Não há tolerância.
	Pedal de freio	401	Borracha gasta	Visual (+) trena	Considera-se gasta quando o desgaste da área da borracha for igual ou superior a 50% da área.
Saída de emergência		402	Sem lacre	Visual	Não há tolerância.
		403	Sem identificação		
		404	Danificada		
		405	Sem instrução de uso		
Extintor de incêndio		406	Com defeito	Visual	Não há tolerância.
		407	Sem lacre		
		408	Suporte quebrado		
		409	Suporte solto		
		410	Validade de carga vencida		
Luz de placa	411	Inoperante	Visual	Não há tolerância.	
Lente de seta		412	Dianteira direita faltando	Visual	Não há tolerância.
		413	Dianteira esquerda faltando		
		414	Traseira direita faltando		
		415	Traseira esquerda faltando		
		416	Lateral (quando houver) direita faltando		
		417	Lateral (quando houver) esquerda faltando		
Lente de lanterna		418	Dianteira direita faltando	Visual	Não há tolerância.
		419	Dianteira esquerda faltando		
		420	Traseira direita faltando		
		421	Traseira esquerda faltando		
C.A.O. ou C.R.F.M.	422	Faltando	Visual	Não há tolerância.	

ANEXO IV DA RESOLUÇÃO STM N. 435, DE 07.12.95

FALHAS DE CONFORTO

Agregados	Especificações	Código	Falhas	Instrumento	Tolerância
Carroceria	Banco de passageiros	500	Faltando	Visual	Não há tolerância. Anota-se a falha quando a lotação (sentados) for divergente do C.A.O. ou C.R.F.M. Não há tolerância, conforme Conmetro 01/93.
		501	Montado na lateral		
Nome da empresa		502	Interno faltando	Visual	Não há tolerância.
		503	Externo faltando		
Prefixo		504	Interno faltando	Visual	Não há tolerância.
		505	Externo faltando		
Identificação visual		506	Telefone de reclamações da EMTU frontal faltando	Visual	Não há tolerância.
		507	Telefone de reclamações da EMTU nas portas de desembarque faltando	Visual	Não há tolerância.
		508	Assentos reservados a gestantes, deficientes e idosos faltando	Visual	Não há tolerância.

Continua

Anexo IV – Falhas de Conforto (Continuação)

Agregados	Especificações	Código	Falhas	Instrumento	Tolerância	
Carroceria	Janela	509	Inoperante	Visual (+) trena	Inoperante: Não há tolerância. Estrutura danificada: Tolera-se trincas de até 50mm. Guarnição danificada: Tolera-se ausência de até 100mm de guarnição, medida linearmente. Sem separador e sem puxador: Não há tolerância. Sem vidro de segurança: Não há tolerância. Conforme NBR-9491.	
		510	Estrutura danificada			
		511	Guarnição danificada			
		512	Sem puxador			
		513	Sem separador			
		514	Sem vidro de segurança			
	Luz do degrau	515	Dianteira inoperante	Visual	Não há tolerância. Quando houver mais de um ponto de luz, tolera-se até uma lâmpada queimada. Obs.: Verificado apenas quando originais de fábrica.	
		516	Traseira inoperante			
		517	Intermediária inoperante			
	Caixa de itinerário	518	Com luz inoperante	Visual	Tolera-se até uma lâmpada queimada.	
	Letreiro	519	Em mau estado	Visual	Não há tolerância.	
	Campainha e/ou botão	520	Inoperante	Visual	Não há tolerância.	
	Campainha	521	Com cordão curto	Visual	Será anotada a falha quando o cordão acompanhar toda a extensão dos corrimãos superiores.	
	Capo do motor	522	Com má vedação	Visual	Não há tolerância. Anota-se a falha quando for constatada com o veículo em funcionamento.	
	Cano de descarga	523	Furado	Audiovisual	Não há tolerância.	
	Luzes do salão	524	Lâmpada inoperante	Visual	Anota-se quando houver dois pontos de luz inoperantes, podendo ser do mesmo lado, em seqüência ou lado oposto, exceto as duas primeiras lâmpadas próximas ao condutor, quando fluorescentes. Índice de luminosidade conforme Conmetro de 01/93.	
	Friso	525	Interno solto	Visual	Não há tolerância.	
		526	Interno faltando			
		527	Externo solto			
		528	Externo faltando			
	Comunicação Visual	529	Seta indicativa de embarque faltando	Visual	Não há tolerância.	
		530	Seta indicativa de desembarque faltando			
		531	Inscrição indicativa de "ENTRADA" faltando			
		532	Inscrição indicativa de "SAÍDA" faltando			
Suspensão	Estabilizador	533	Dianteiro faltando	Visual	Não há tolerância.	
		534	Traseiro faltando			
		535	Dianteiro direito com bucha gasta	Visual (+) cálibre de agulhas (+) paquímetro		Tolera-se até 50% de material gasto na bucha. Obs.: Na traseira anota-se para eixo de tração e/ou adicional.
		536	Dianteiro esquerdo com bucha gasta			
		537	Traseiro direito com bucha gasta			
		538	Traseiro esquerdo com bucha gasta	Visual		Não há tolerância.
		539	Dianteiro quebrado			
540	Traseiro quebrado					

Continua

Anexo IV – Falhas de Conforto (Continuação)

Agregados	Especificações	Código	Falhas	Instrumento	Tolerância
Suspensão	Amortecedor	541	Dianteiro direito com bucha gasta	Visual (+) calibre de agulhas (+) paquímetro	Tolera-se até 50% de material gasto na bucha. Obs.: Na traseira anota-se para eixo de tração e/ou adicional.
		542	Dianteiro esquerdo com bucha gasta		
		543	Traseiro direito com bucha gasta		
		544	Traseiro esquerdo com bucha gasta		
	545	Dianteiro direito com solto	Visual (+) chaves fixas	Não há tolerância. Obs.: Na traseira anota-se para eixo de tração e/ou adicional.	
	546	Dianteiro esquerdo solto			
	547	Traseiro direito solto			
	548	Traseiro esquerdo solto			
	549	Dianteiro direito vazando	Visual	Não há tolerância. Obs.: Na traseira anota-se para eixo de tração e/ou adicional.	
	550	Dianteiro esquerdo vazando			
	551	Traseiro direito vazando			
	552	Traseiro esquerdo vazando			
	553	Dianteiro direito faltando	Visual	Não há tolerância. Obs.: Na traseira anota-se para eixo de tração e/ou adicional.	
	554	Dianteiro esquerdo faltando			
555	Traseiro direito faltando				
556	Traseiro esquerdo faltando				

ANEXO V DA RESOLUÇÃO STM N. 435, DE 07.12.95

FALHAS DE CONSERVAÇÃO

Agregados	Especificações	Código	Falhas	Instrumento	Tolerância
Carroceria	Corrosão	600	Interna	Visual (+) trena	Tolera-se até três pontos distintos com dimensão máxima de 5cm cada. Também será considerado falha quando for encontrado um ou mais pontos com dimensão superior a 15cm de corrosão medidos linearmente.
		601	Externa		
Pára-choque		602	Dianteiro amassado	Visual (+) trena	Considera-se amassado quando constatado deformação maior que 1/3 das proporções originais.
		603	Traseiro amassado		
Revestimento interno		604	Mau estado	Visual	Considera-se em mau estado quando constatado que o acessório estiver quebrado, rasgado ou solto.
Banco estofado		605	Motorista rasgado	Visual (+) trena	Considera-se rasgado quando o material de enchimento estiver exposto em área igual ou superior a 10cm do assento ou encosto.
		606	Cobrador rasgado		
		607	Passageiro rasgado		
Banco de fibra		608	Passageiro danificado	Visual (+) trena	Considera-se danificado quando a quebra ou rachadura for igual ou superior a 5cm.

ANEXO VI DA RESOLUÇÃO STM N. 435, DE 07.12.95

FALHAS COMPLEMENTARES EM VEÍCULOS ESPECIAIS

Agregados	Especificações	Código	Falhas	Instrumento	Tolerância
Carroceria	Ar condicionado	700	Inoperante	Visual	Não há tolerância.
		701	Faltando		

Continua

Anexo VI – Falhas Complementares em Veículos Especiais (Continuação)

Agregados	Especificações	Código	Falhas	Instrumento	Tolerância
Carroceria	Bagageiros	702	Internos danificados	Visual	Não há tolerância.
		703	Externos danificados		
	Sanitário	704	Assento faltando	Visual	Não há tolerância.
		705	Assento danificado		
		706	Vaso danificado		
		707	Porta papel danificado		
		708	Pia danificada		
		709	Saboneteira danificada		
		710	Porta danificada		
		711	Sinalização danificada		
		Música ambiente	712		
	713		Faltando		
	Banco de passageiro	714	Sistema de reclinção inoperante	Visual	Não há tolerância.
	Sistema rodante	Calota	715	Dianteira direita faltando	Visual
716			Dianteira direita danificada		
717			Dianteira esquerda faltando		
718			Dianteira esquerda danificada		
719			Traseira direita faltando		
720			Traseira direita danificada		
721			Traseira esquerda faltando		
722			Traseira esquerda danificada		
723			Traseira direita faltando (3º Eixo)		
724			Traseira direita danificada (3º Eixo)		
725			Traseira esquerda faltando (3º Eixo)		
726			Traseira esquerda danificada (3º Eixo)		
Sistema elétrico			Luz de leitura	727	
	Luz de bagageiro externo	728	Inoperante	Visual	Não há tolerância.
		729	Faltando		
	Luz de ré	730	Direita inoperante	Visual	Não há tolerância.
		731	Esquerda inoperante		
Pisca alerta	732	Inoperante	Visual	Não há tolerância.	

DECRETO N. 40.536, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1995

INSTITUI O PROGRAMA PERMANENTE DA QUALIDADE E PRODUTIVIDADE NO SERVIÇO PÚBLICO,
E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, Considerando o compromisso deste Governo com a qualidade na relação Estado/Sociedade; Considerando que as ações governamentais no sentido de promover a melhoria da qualidade e produtividade da Administração Pública devem ser executadas de forma contínua, sistemática e integrada;

Considerando que o ser humano, destinatário maior dessas ações, é, também, enquanto servidor ou empregado público o principal agente de promoção da melhoria da qualidade; e

Considerando que a implantação, em todos os órgãos e entidades, de programa da qualidade e produtividade, com a participação ampla dos servidores e empregados públicos, encontra-se entre as prioridades da Administração previstas na Lei n. 9.173, de 18 de julho de 1995, decreta:

Art. 1º Fica instituído, no Estado de São Paulo, o Programa Permanente da Qualidade e Produtividade no Serviço Público, com o objetivo de, progressivamente, propiciar ao cidadão o atendimento eficaz de suas necessidades, por meio de um processo de melhoria contínua e permanente dos serviços prestados, com redução de custos e ganhos de produtividade.

Parágrafo único. O Programa instituído por este artigo abrangerá os órgãos e entidades da Administração Pública Estadual, Direta e Indireta, inclusive as autarquias de regime especial.

Art. 2º Para a consecução de seu objetivo, o Programa Permanente da Qualidade e Produtividade no Serviço Público desenvolverá suas atividades de forma contínua, sistemática e integrada, em especial no sentido de:

- I – melhorar a qualidade e alterar as espécies dos serviços prestados, em função das carências e solicitações da comunidade, em cada momento;
- II – propiciar, às pessoas que trabalham nos diversos órgãos e entidades, o desenvolvimento de seus valores humanos e dos conhecimentos funcionais essenciais para a qualidade e produtividade;
- III – obter o envolvimento e o comprometimento de todos os agentes públicos com a qualidade e produtividade, quaisquer que sejam os cargos, funções ou empregos ocupados;
- IV – propiciar aos cidadãos os meios que lhes permitam exercer os seus direitos de receberem serviços com a necessária qualidade;
- V – minimizar os desperdícios e os erros;
- VI – incorporar os avanços do conhecimento científico e tecnológico considerados imprescindíveis à melhoria da qualidade e produtividade;
- VII – promover os ajustamentos organizacionais que favoreçam a prestação de serviços com qualidade e produtividade;
- VIII – inovar nas maneiras de atender as necessidades do cidadão, simplificar procedimentos, inclusive de gestão, e proceder as transformações essenciais à qualidade com produtividade.

Art. 3º São responsáveis pela efetivação do Programa Permanente da Qualidade e Produtividade no Serviço Público:

- I – os Secretários de Estado e Procurador-Geral do Estado;
- II – os Secretários-Adjuntos;
- III – os Chefes de Gabinete;
- IV – os dirigentes das unidades orçamentárias e de despesa;
- V – os dirigentes das entidades da Administração Indireta, inclusive das autarquias de regime especial;
- VI – todos os servidores e empregados da Administração Pública Estadual, Direta e Indireta, inclusive as autarquias de regime especial.

Art. 4º O Programa Permanente da Qualidade e Produtividade no Serviço Público conta, para o desempenho de atividades específicas, com as seguintes unidades:

- I – junto ao Gabinete do Governador, o Conselho Superior da Qualidade e Produtividade;
- II – junto à Secretaria do Governo e Gestão Estratégica, na Unidade de Gestão Estratégica:
 - a. o Conselho de Coordenação, previsto no inciso II do artigo 4º do Decreto n. 39.914, de 11 de janeiro de 1995;
 - b. o Grupo Executivo da Qualidade e Produtividade;
- III – junto a cada Gabinete de Secretário de Estado e ao Gabinete do Procurador-Geral do Estado, o Comitê Coordenador da Qualidade e Produtividade;
- IV – junto a unidades integrantes das estruturas dos órgãos e entidades da Administração Pública Estadual, Direta e Indireta, inclusive das autarquias de regime especial, as Comissões de Gestão da Qualidade e Produtividade.

Art. 5º O Conselho Superior da Qualidade e Produtividade, presidido pelo Governador do Estado, é composto dos seguintes membros:

- I – Secretário do Governo e Gestão Estratégica;
- II – Secretário da Justiça e da Defesa da Cidadania;
- III – Secretário da Administração e Modernização do Serviço Público;
- IV – Secretário da Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico;
- V – Secretário da Saúde;
- VI – Secretário da Educação;
- VII – Secretário da Segurança Pública.

Art. 6º Ao Conselho Superior da Qualidade e Produtividade cabe:

- I – estabelecer, periodicamente, diretrizes e prioridades para o Programa Permanente da Qualidade e Produtividade no Serviço Público;
- II – acompanhar o andamento do Programa, com vistas a, em especial:
 - a. garantir o cumprimento das diretrizes e prioridades a que se refere o inciso anterior;
 - b. promover os ajustamentos que se fizerem necessários, a cada momento, para viabilizar a consecução de seu objetivo, definido pelo artigo 1º deste Decreto;
- III – aprovar o emblema do Programa.

Art. 7º Ao Conselho de Coordenação, da Unidade de Gestão Estratégica, da Secretaria do Governo e Gestão Estratégica, além das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 7º do Decreto n. 39.914, de 11 de janeiro de 1995, cabe coordenar, orientar e avaliar o Programa Permanente da Qualidade e Produtividade no Serviço Público.

Art. 8º Grupo Executivo da Qualidade e Produtividade é formado pelos seguintes órgãos e entidade:

- I – Instituto Paulista da Qualidade, da Secretaria da Justiça e da Defesa da Cidadania;
- II – Departamento de Ciência e Tecnologia, da Secretaria da Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico;
- III – Fundação do Desenvolvimento Administrativo – FUNDAP, vinculada à Secretaria da Administração e Modernização do Serviço Público.

§ 1º Os dirigentes dos órgãos e da entidade a que se refere este artigo designarão os respectivos servidores e empregados que deverão se dedicar, prioritária ou exclusivamente, às atividades do Grupo Executivo da Qualidade e Produtividade.

§ 2º A critério e por designação do Secretário do Governo e Gestão Estratégica, o Grupo Executivo da Qualidade e Produtividade poderá ser formado, ainda, por servidores ou empregados públicos em exercício na Pasta ou que vierem a ser afastados de outros órgãos ou entidades da Administração Pública Estadual.

Art. 9º Ao Grupo Executivo da Qualidade e Produtividade cabe:

- I – fornecer suporte ao Programa Permanente da Qualidade e Produtividade no Serviço Público, em especial:
 - a. prestando os serviços de apoio que se fizerem necessários ao adequado funcionamento do Conselho Superior da Qualidade e Produtividade e do Conselho de Coordenação, da Unidade de Gestão Estratégica, da Secretaria do Governo e Gestão Estratégica;
 - b. auxiliando o Conselho de Coordenação, em caráter permanente, no desenvolvimento das atividades necessárias à conscientização e mobilização para a qualidade e produtividade;
 - c. orientando e apoiando ações específicas em cada órgão e entidade da Administração Pública Estadual, Direta e Indireta, inclusive de autarquia de regime especial;
- II – operacionalizar o desenvolvimento do Programa, relatando, periodicamente, ao Conselho de Coordenação o andamento das atividades dos Comitês Coordenadores da Qualidade e Produtividade, das Secretarias de Estado e da Procuradoria-Geral do Estado.

Parágrafo único. No desempenho de suas atribuições, o Grupo Executivo da Qualidade e Produtividade poderá contar com o apoio de instituições que desenvolvam metodologia da qualidade e produtividade, pesquisas e treinamento.

Art. 10. Os Comitês Coordenadores da Qualidade e Produtividade, presididos pelos Secretários-Adjuntos das respectivas Pastas, serão constituídos a critério e por designação de cada Secretário de Estado, considerando, porém:

- I – a oportunidade e conveniência da representatividade dos órgãos integrantes da estrutura da Secretaria e das entidades a ela vinculadas;
- II – as prioridades do Programa Permanente da Qualidade e Produtividade no Serviço Público.

Parágrafo único. Na constituição do Comitê Coordenador da Qualidade e Produtividade, do Gabinete do Procurador-Geral do Estado, também serão observados os princípios definidos por este artigo, cabendo a Presidência ao Procurador-Geral do Estado Adjunto.

Art. 11. Aos Comitês Coordenadores da Qualidade e Produtividade cabe, no âmbito das respectivas Pastas e das entidades da Administração Indireta, inclusive autarquias de regime especial, a elas vinculadas:

- I – coordenar, orientar, acompanhar e avaliar a implementação do Programa Permanente da Qualidade e Produtividade no Serviço Público;
- II – manter o Conselho de Coordenação, da Unidade de Gestão Estratégica, da Secretaria do Governo e Gestão Estratégica, por meio do Grupo Executivo da Qualidade e Produtividade, permanentemente informado a respeito do andamento e da evolução das atividades do Programa;
- III – incentivar a participação dos servidores e empregados, buscando a contínua conscientização em prol da qualidade e produtividade.

Parágrafo único. O disposto neste artigo compreende também as ações dos Comitês Coordenadores da Qualidade e Produtividade em relação às Comissões de Gestão da Qualidade e Produtividade.

Art. 12. As Comissões de Gestão da Qualidade e Produtividade serão constituídas mediante atos específicos das seguintes autoridades, em seus respectivos âmbitos de atuação;

- I – Secretários de Estado;
- II – Procurador-Geral do Estado;
- III – dirigentes de entidades da Administração Pública Estadual Indireta, inclusive de autarquias de regime especial.

Parágrafo único. A critério de cada autoridade, a competência prevista neste artigo poderá ser delegada, mediante ato expresso.

Art. 13. Na constituição das Comissões de Gestão da Qualidade e Produtividade, as autoridades a que se refere o artigo anterior, deverão considerar, em cada caso:

- I – as especificidades dos órgãos e entidades;
- III – as prioridades do Programa Permanente da Qualidade e Produtividade no Serviço Público.

Art. 14. Às Comissões de Gestão da Qualidade e Produtividade cabe, em suas respectivas áreas de atuação:

- I – promover a implementação do Programa Permanente da Qualidade e Produtividade no Serviço Público, com a efetiva participação dos servidores e empregados, utilizando a metodologia que considerar mais adequada às suas peculiaridades;
- II – manter os Comitês Coordenadores da Qualidade e Produtividade das respectivas Pastas permanentemente informados a respeito do andamento e da evolução das atividades do Programa;
- III – avaliar, periodicamente, a implementação do Programa, oferecendo subsídios para o seu contínuo aperfeiçoamento.

Art. 15. Serão constituídos dentro do prazo de 30 (trinta) dias, contados a partir da data da publicação deste Decreto:

- I – todos os Comitês Coordenadores da Qualidade e Produtividade;
- II – as Comissões de Gestão da Qualidade e Produtividade consideradas prioritárias.

Art. 16. Cabe aos representantes da Fazenda do Estado nas entidades da Administração Indireta, inclusive autarquias de regime especial, bem como ao Conselho de Defesa dos Capitais do Estado – CODEC, a adoção das providências necessárias ao cumprimento deste Decreto.

Art. 17. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Mário Covas – Governador do Estado.

DECRETO N. 40.538, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1995

DISPÕE SOBRE A CONSTITUIÇÃO DE COMISSÃO PARA ELABORAÇÃO DO ANTEPROJETO DE LEI QUE INSTITUI O CÓDIGO DE DEFESA DO USUÁRIO DO SERVIÇO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO, E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais,

Considerando a necessidade de regular preventivamente condutas e procedimentos dos servidores e empregados públicos estaduais, contribuindo, assim, para o decréscimo de atos de improbidade (artigo 37, § 4º, da Constituição Federal);

Considerando a necessidade de incrementar o serviço público, tendo sempre como escopo a sua prestação com melhor qualidade, eficiência e especialmente voltada ao atendimento do cidadão, preocupação primeira e última do Poder Público;

Considerando a necessidade de estabelecer-se posturas ético-jurídicas adequadas à realidade brasileira e paulista;

Considerando que todo cidadão, na realidade, por força das características da imposição fiscal do Sistema Tributário Brasileiro, é contribuinte e, portanto, titular dos direitos de usufruir um serviço público adequado, eficiente e moderno;

Considerando a necessidade de colher a experiência de juristas e cidadãos que se dedicam a atividades de defesa dos contribuintes e usuários de serviços públicos; e

Considerando os princípios da transparência, moralidade administrativa e participação que devem nortear os instrumentos instituidores das políticas públicas, decreta:

Art. 1º Fica instituída, junto ao Gabinete do Governador, Comissão de Elaboração do Código de Defesa do Usuário do Serviço Público do Estado de São Paulo, que deverá preparar um anteprojeto de lei abrangendo:

- I – os princípios da Defesa do Usuário e seus direitos;
- II – os deveres dos servidores e dos empregados públicos estaduais;
- III – as diretrizes da relação entre servidores, empregados e usuários;
- IV – os procedimentos e prazos para atendimento das solicitações;
- V – as penalidades e sanções;
- VI – a definição de Comissões da Qualidade e Ética.

Art. 2º A Comissão instituída pelo artigo anterior será integrada pelos seguintes membros, designados pelo Governador do Estado:

- I – o Secretário da Justiça e da Defesa da Cidadania, que é o seu Presidente;
- II – dez de escolha do Governador do Estado, entre profissionais de reconhecida competência nos assuntos relacionados com o anteprojeto de lei a ser elaborado;
- III – um representante de cada um dos seguintes órgãos e entidades públicos estaduais:
 - a. Secretaria do Governo e Gestão Estratégica;
 - b. Secretaria da Administração e Modernização do Serviço Público;
 - c. Secretaria da Fazenda;
 - d. Procuradoria-Geral do Estado;
 - e. um representante das Universidades Estaduais, indicado pelo Conselho de Reitores das Universidades Estaduais do Estado de São Paulo – CRUESP;
- IV – um representante da Ordem dos Advogados do Brasil – Seção de São Paulo;
- V – um representante da Associação dos Funcionários Públicos do Estado de São Paulo;
- VI – dois representantes da sociedade civil, de escolha do Secretário da Justiça e da Defesa da Cidadania.

§ 1º A Secretaria da Justiça e da Defesa da Cidadania adotará as providências que se fizerem necessárias para a obtenção das indicações dos nomes dos representantes de que tratam os incisos III a VI.

§ 2º A Comissão poderá convidar pessoas ou instituições para oferecerem subsídios aos seus trabalhos.

§ 3º As funções de membro da Comissão não serão remuneradas, sendo, porém, consideradas como de serviço público relevante.

Art. 3º Os órgãos e as entidades da Administração Pública Estadual Direta e Indireta deverão prestar as informações e fornecer o suporte técnico necessário aos trabalhos da Comissão instituída pelo artigo 1º deste Decreto.

Art. 4º Dentro do prazo de 90 (noventa) dias, a contar da data da designação dos seus membros, a Comissão apresentará ao Governador do Estado o anteprojeto de lei dispondo sobre a instituição do Código de Defesa do Usuário do Serviço Público do Estado de São Paulo.

Art. 5º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Mário Covas – Governador do Estado.

RESOLUÇÃO STM N. 437, DE 14 DE DEZEMBRO DE 1995

**SUBSTITUI O ANEXO ÚNICO, REFERIDO NO ARTIGO 3º DA RESOLUÇÃO STM N. 349,
DE 17 DE MARÇO DE 1994**

O Secretário dos Transportes Metropolitanos, em cumprimento ao disposto no artigo 1º, inciso II, letra *b*, do Decreto n. 34.184, de 18 de novembro de 1991,^[1] resolve:

Art. 1º O anexo único a que se refere o artigo 3º da Resolução STM n. 340, de 17 de março de 1994,^[2] fica substituído pelo que acompanha e integra esta Resolução.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

ANEXO

Serviço – Valores em UFIR's:

I – Do Registro e Renovação:

1. Pedido de Registro – 175 UFIR's;
2. Pedido de Renovação de Registro – 175 UFIR's.

II – Da Vistoria de Garagem e Inspeção de Frota:

1. Inspeção de frota (por veículo) – 85 UFIR's;
2. Vistoria de Garagem (por garagem ou unidade autônoma) – 260 UFIR's;
3. Inspeção de frota para liberação de Certificado retido – por veículo – 35 UFIR's.

Obs.: No caso de inspeção previamente marcada será cobrado pelo total dos veículos a serem vistoriados, inclusive aqueles que não forem colocados à disposição do Agente Credenciado.

III – Do cadastramento do veículo:

1. Inclusão de veículo – 25 UFIR's;
2. Exclusão de veículo – 25 UFIR's.

IV – Da elaboração de estudos técnicos para fornecimento de:

1. Certificado de Autorização de Operação – 25 UFIR's;
2. Certificado de Autorização de Operação – 2ª via – 70 UFIR's;
3. Certificado de Registro Cadastral – 35 UFIR's;
4. Atestado de Capacidade Técnica – 35 UFIR's;
5. Declaração – 35 UFIR's.

V – Cópias xerográficas (por folha) – 2 UFIR's;

Notas sobre a Resolução STM n. 437/95

[1] *Vide* Decreto Estadual n. 34.184, de 18 de novembro de 1991, à pág. 473.

[2] *Vide* Resolução Estadual STM n. 340, de 17 de março de 1994, à pág. 533.

RESOLUÇÃO STM N. 438, DE 20 DE DEZEMBRO DE 1995

DETERMINA ÀS EMPRESAS VINCULADAS À STM QUE REDUZAM SIGNIFICATIVAMENTE A LOCAÇÃO DE IMÓVEIS PERTENCENTES A TERCEIROS

O Secretário dos transportes Metropolitanos, considerando:

- os termos do Decreto n. 39.980, de 3 de março de 1995, que institui o Sistema de Gestão do Patrimônio Imobiliário do Estado;
- a política do Governo do Estado que objetiva a redução das despesas de custeio, indistintamente, para todos os órgãos da Administração Direta e Indireta Estadual;
- os vários imóveis locados de terceiros, destinados ao desenvolvimento das atividades administrativas exercidas pelas empresas vinculadas a esta Secretaria de Estado;
- finalmente, a conveniência que objetiva centralizar, possivelmente em um único imóvel as áreas diretas das entidades vinculadas à Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM, resolve:

Art. 1º Determinar às empresas vinculadas à Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM a saber: Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU e Em-

presa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo – EMLASA, que reduzam significativamente a locação de imóveis pertencentes a terceiros, por elas utilizados para o exercício de suas atividades administrativas.

Art. 2º As empresas a que se refere o artigo anterior deverão centralizar suas atividades administrativas no menor número possível de imóveis locados, de modo a permitir uma maior agilização na tomada de decisões no tocante à implantação da política estadual de transportes metropolitanos.

Art. 3º Fica designada a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ para adotar, de imediato, as providências necessárias para o cumprimento das determinações constantes desta Resolução, cabendo a cada uma das empresas mencionadas no artigo 1º observar as normas legais e condições estabelecidas nos contratos de locação.

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

RESOLUÇÃO STM N. 444, DE 5 DE MARÇO DE 1996

CONSTITUI JUNTO AO GABINETE DO SECRETÁRIO, O CONSELHO CONSULTIVO DO SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

O Secretário dos Transportes Metropolitanos, com fundamento no artigo 36, inciso III, letra i do Decreto n. 34.184, de 18 de novembro de 1991,^[1] resolve:

Art. 1º Constituir, junto ao Gabinete do Secretário, o Conselho Consultivo do Sistema Metropolitano de Transporte Público de Passageiros, com a incumbência de assessorar o Titular da Pasta e opinar nos assuntos relativos aos serviços de transporte público de passageiros na Região Metropolitana de São Paulo – RMSP e outras que vierem a ser criadas.

Art. 2º O Conselho será composto:

- I – pelo Secretário-Adjunto e pelos Coordenadores das Áreas de Planejamento e Gestão e de Transportes Coletivos da Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM;
- II – por 5 (cinco) membros de reconhecida competência na área de transporte público, a serem designados pelo Secretário dos Transportes Metropolitanos.

Art. 3º O Presidente do Conselho será indicado pelo Secretário dos Transportes Metropolitanos, em ato específico.

§ 1º Compete ao Presidente convocar as reuniões do Conselho, para apreciar, por solicitação do Secretário, as matérias que lhe forem submetidas.

§ 2º O membro do Conselho, impedido de comparecer a uma reunião, poderá designar representantes.

§ 3º As funções de membro do Conselho não serão remuneradas.

Art. 4º Quando pela natureza e especificidade da matéria a ser submetida ao Conselho for necessário, e por iniciativa do Presidente, poderão ser convidados a participar das reuniões representantes de outros Órgãos, Entidades, ou pessoas de reconhecida capacitação técnica.

Art. 5º A Coordenadoria de Transportes Coletivos – CTC prestará ao Conselho o necessário suporte administrativo, sem prejuízo da colaboração de todas as demais áreas da STM, inclusive das Empresas a ela vinculadas.

Art. 6º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Nota sobre a Resolução STM n. 444/96

[1] Vide Decreto Estadual n. 34.184, de 18 de novembro de 1991, à pág. 473.

DECRETO N. 40.700, DE 6 DE MARÇO DE 1996

cria o Programa Operativo de Controle da Poluição do Sistema de Transportes do Estado de São Paulo, e dá providências correlatas

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais,

Considerando que promover o bem de todos se constitui num objetivo fundamental do Estado de São Paulo, nos termos do artigo 3º da Constituição Federal;

Considerando que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações, como determina o artigo 225 da Constituição Federal;

Considerando que o Estado de São Paulo e seus Municípios devem providenciar a melhoria do meio ambiente, nos termos do artigo 191 da Constituição do Estado, e combater a poluição em qualquer de suas formas, nos termos do artigo 23 da Constituição Federal;

Considerando que a saúde é direito de todos e dever do Poder Público devendo o Estado de São Paulo e seus Municípios assegurar-lo mediante a implantação de políticas ambientais que visem ao bem-estar físico, mental e social do indivíduo e da coletividade, nos termos do artigo 219 da Constituição do Estado;

Considerando que a frota de veículos automotores constitui-se na principal fonte de poluição do ar da Região Metropolitana de São Paulo respondendo por, aproximadamente, 90% (noventa por cento) da emissão de monóxido de carbono, hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio, bem como por cerca de 60% (sessenta por cento) das emissões de enxofre e 50% (cinquenta por cento) das emissões de partículas;

Considerando os resultados alcançados com o sistema de rodízio de veículos, objeto do Decreto n. 40.280, de 18 de agosto de 1995;

Considerando a importância de se promover junto aos órgãos municipais a implementação de medidas de engenharia de tráfego que dêem prioridade à circulação dos veículos de transporte coletivo;

Considerando ser indispensável a introdução da variável ambiental na formulação de políticas, planos e programas setoriais; e

Considerando a necessidade de se promover a atuação integrada das Secretarias de Estado na formulação de projeto objetivando o controle da poluição do sistema de transportes do Estado mediante a aplicação de metodologias mais abrangentes e a adoção de critérios sociais e ambientais com peso decisório similar ao dos critérios técnicos e econômicos, decreta:

Art. 1º Fica criado o Programa Operativo de Controle da Poluição do Sistema de Transportes do Estado de São Paulo, com o objetivo de integrar as políticas estaduais e municipais de transportes, trânsito de veículos, energia, uso e ocupação do solo, saúde e meio ambiente.

Parágrafo único. No prazo de 60 (sessenta) dias deverá ser apresentada proposta de diretrizes para o controle da poluição de que trata este artigo, destacando-se a Região Metropolitana de São Paulo, contemplando a necessária atuação conjunta entre os órgãos estaduais e municipais para melhor integração da variável ambiental no controle do sistema de transportes individual e coletivo, observadas as medidas oriundas das Secretarias de Estado elencadas no artigo 2º.

Art. 2º Na conformidade do disposto neste artigo, para a integração das ações a que se refere o artigo 1º, as Secretarias de Estado deverão, no prazo de 30 (trinta) dias, dentre outras proposições que sejam de sua competência:

- I – Secretaria dos Transportes: propor medidas estruturais relativas à coordenação entre o uso do solo e modais de transporte (hidrovias, ferrovias, rodovias), bem como a acessos de veículos automotores à Região Metropolitana de São Paulo;

- II – Secretaria dos Transportes Metropolitanos: propor medidas estruturais objetivando a racionalização do sistema de transporte por veículos automotores na Região Metropolitana de São Paulo e maior uso e desenvolvimento de outros meios de transporte público, menos impactantes em termos ambientais;
- III – Secretaria de Energia: propor medidas estruturais de revisão da matriz energética do transporte urbano, objetivando soluções alternativas que induzam, preferencialmente, ao uso de sistemas eletrificados (metrô, trolebus e trens suburbanos) e outros como veículos leves sobre trilhos (VLS), bem como a substituição dos combustíveis convencionais por novas fontes de energia, como gás natural, o biogás e o álcool;
- IV – Secretaria da Saúde: propor medidas de participação do sistema de saúde nas ações de controle, a partir da vigilância epidemiológica das doenças decorrentes da poluição do ar;
- V – Secretaria da Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico: propor medidas que incentivem projetos e o desenvolvimento de tecnologias relacionados, dentre outros, com o uso e ocupação do solo, transportes, trânsito e controle da poluição, bem como a transferência de tecnologia, a cooperação e o financiamento internacionais;
- VI – Secretaria da Educação: propor programas de educação ambiental, para as escolas públicas e particulares, relacionados com questões, tais como, de matriz energética, uso e ocupação do solo, transportes, trânsito e controle da poluição;
- VII – Secretaria do Meio Ambiente: propor medidas complementares relacionadas ao uso de veículos automotores, tais como, restrição à circulação, reescalonamento de horários e incentivos econômicos;
- VIII – Secretaria da Fazenda: propor medidas de caráter tributário fiscal que incentivem o uso de veículos automotores de combustíveis ambientalmente limpos.

Art. 3º Incumbe à Secretaria do Meio Ambiente o recebimento das propostas a que se refere o artigo 2º, a coordenação dos trabalhos, a apresentação das diretrizes e a implantação do programa criado por este Decreto.

Parágrafo único. A Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental – CETESB, fornecerá à Secretaria do Meio Ambiente os meios técnico-administrativos que esta necessitar.

Art. 4º Fica criado o Comitê Consultivo de Controle da Poluição do Sistema de Transporte do Estado de São Paulo, com objetivo de subsidiar e assessorar a Secretaria do Meio Ambiente na implantação do programa de que trata este Decreto.

§ 1º O Comitê de que trata este artigo será integrado por um representante dos seguintes órgãos e entidades da Administração Estadual:

1. Secretaria dos Transportes;
2. Secretaria dos Transportes Metropolitanos;
3. Secretaria de Energia;
4. Secretaria da Saúde;
5. Secretaria da Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico;
6. Secretaria da Educação;
7. Secretaria da Segurança Pública;
8. Secretaria do Meio Ambiente;
9. Secretaria da Fazenda;
10. Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental – CETESB;
11. Coordenadoria Estadual de Defesa Civil.

§ 2º Poderão participar do Comitê, com direito a voto, representantes dos seguintes órgãos e entidades:

1. Universidade de São Paulo;

2. Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal;
3. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis;
4. Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo;
5. Prefeitura do Município de São Paulo e outras integrantes da Região Metropolitana de São Paulo;
6. Instituto de Engenharia;
7. Associação Ambientalista “Greenpeace”.

§ 3º Os titulares dos órgãos e entidade da Administração Estadual referidos no § 1º, no prazo de 5 (cinco) dias, indicarão ao Governador do Estado, para designação, os respectivos representantes.

§ 4º A Universidade de São Paulo, os órgãos da Administração Federal, a Prefeitura do Município de São Paulo, as Prefeituras Municipais da Região Metropolitana de São Paulo e as entidades particulares serão convidadas a indicar seus representantes e respectivos suplentes.

§ 5º O Município de São Paulo será instado a integrar o Comitê a que se refere este artigo com vistas à proteção do meio ambiente urbano e à colaboração na tecnologia de gerenciamento de trânsito.

§ 6º O Comitê poderá ouvir especialistas de notório conhecimento e entidades representativas da sociedade civil organizada.

§ 7º O Comitê poderá solicitar a colaboração de todos os órgãos da Administração Direta e Indireta do Estado.

§ 8º A função de membro do Comitê não será remunerada, sendo porém, considerada de relevante interesse público.

Art. 5º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Mário Covas – Governador do Estado.

DECRETO N. 40.705, DE 7 DE MARÇO DE 1996

**DISPÕE SOBRE O PROGRAMA DE REFORMA INSTITUCIONAL DO ESTADO DE SÃO PAULO,
E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS**

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais,

Considerando a necessidade da identificação de novos instrumentos jurídico-administrativos, que assegurem maior eficiência na prestação de serviços e atividades públicas;

Considerando que, em face da crise fiscal que atingiu o setor público brasileiro, a sua reorganização, com vistas à maior eficiência e legitimidade, deve priorizar as funções de fixação de políticas públicas, de indução ao desenvolvimento com justiça social e de regulação de atividades privadas;

Considerando que o relacionamento entre as diversas Administrações Públicas e entre estas e os respectivos administrados tem se pautado por acentuada centralização burocrática e por boa dose de autoritarismo;

Considerando que o adensamento da democracia no Brasil impõe a reorientação desse padrão de relacionamento, de modo a propiciar maior transparência e eficiência na gestão da coisa pública, com base nos princípios da descentralização, da publicidade e da participação democrática;

Considerando que a reforma institucional do Estado é imprescindível para alavancagem de um amplo processo de reorganização e reorientação dos Poderes Públicos, enquanto parte de um amplo processo de desenvolvimento integrado da Sociedade;

Considerando que o Programa Reforma Institucional constou da agenda inicial do Governo, dentro da perspectiva do planejamento estratégico de suas ações (artigo 3º, inciso I, alínea b, item I, do Decreto n. 39.914, de 11 de janeiro de 1995), decreta:

Art. 1º Fica instituído no âmbito da administração direta, das autarquias, das fundações instituídas ou mantidas pelo Poder Público Estadual, das empresas em cujo capital o Estado tenha participação majoritária, bem como das entidades direta ou indiretamente por ele controladas, o Programa de Reforma Institucional do Estado de São Paulo.

§ 1º Constituem Diretrizes do Programa de Reforma:

1. reassumir o comando na formulação e execução das políticas públicas e na seleção dos investimentos;
2. fortalecer o Estado para as funções de regulação, desregulação e fiscalização;
3. parcerizar, privatizar, conceder ou encontrar novas formas de organização para a prestação de serviços ou produção de bens, pesquisa e conhecimento.

§ 2º Constituem princípios e objetivos do Programa:

1. o redimensionamento do Setor Público de modo a recuperar a capacidade do Governo de estabelecer políticas públicas concentrando seus esforços nessa atividade e nas de indução ao desenvolvimento, regulação e desregulação de atividades privadas ou sociais;
2. a delegação, a desconcentração e a descentralização de competências, encargos, recursos e responsabilidades;
3. a viabilização de parcerias com a iniciativa privada e com entidades públicas ou sociais, no tocante à prestação de serviços públicos ou produção de bens, pesquisa e conhecimento;
4. a obtenção de níveis mais elevados de qualidade e produtividade, na prestação de serviços públicos e no desempenho de atividades públicas em geral;
5. a universalização do acesso às informações e decisões públicas, estimulando-se a participação da sociedade no processo decisório;
6. a dignificação da função pública, com a revalorização do agente público.

Art. 2º A gestão superior do Programa caberá ao Conselho da Reforma Institucional do Estado de São Paulo, presidido pelo Governador do Estado e integrado pelos seguintes membros:

- I – o Secretário da Administração e Modernização do Serviço Público;
- II – o Secretário da Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico;
- III – o Secretário de Economia e Planejamento;
- IV – o Secretário do Emprego e Relações do Trabalho;
- V – o Secretário da Fazenda;
- VI – o Secretário do Governo e Gestão Estratégica;
- VII – o Secretário de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras.

§ 1º O Coordenador da Unidade de Gestão Estratégica será o Secretário-Executivo do Programa e integrará o Conselho.

§ 2º O Programa contará, para sua formulação, execução e monitoramento, além do Conselho da Reforma Institucional do Estado de São Paulo com o Conselho de Orientação, Conselho de Coordenação e com o Comitê, previsto nos incisos I, II e IV do artigo 4º do Decreto n. 39.914, de 11 de janeiro de 1995.

§ 3º Deverá participar das sessões do Conselho, o Secretário de Estado ou dirigente de autarquia, empresa ou fundação, cujas atividades sejam objeto de projeto em discussão no Colegiado, bem como, na condição de convidada, pessoa de larga reputação na matéria.

§ 4º Dos participantes eventuais indicados no parágrafo anterior terão direito a voto apenas os Secretários de Estado.

§ 5º O exercício das atribuições de membro do Conselho não será remunerado, a qualquer título.

Art. 3º Compete ao Conselho da Reforma Institucional formular, propor ou coordenar projeto ou projetos de reforma, de acordo com o disposto nos §§ 1º e 2º do artigo 1º, podendo, para tanto:

- I – requisitar informações e documentos necessários à consecução de cada projeto;
- II – aprovar a contratação de profissionais ou empresas para a prestação de serviços técnicos especializados relacionados com a divulgação do Programa ou de seus projetos ou, ainda, que sejam necessários à viabilização dos projetos, observado o disposto no artigo 6º, inciso III deste Decreto;
- III – estabelecer suas normas internas de funcionamento;
- IV – promover, sempre que julgado pertinente a realização de audiências públicas para a discussão ou divulgação do Programa ou de seus projetos, assegurando as condições de participação no evento.

Art. 4º Os projetos a serem desenvolvidos e executados no Programa poderão, ainda, adibir das seguintes iniciativas:

- I – do Fórum da Cidadania;
- II – de propostas da Sociedade Civil;
- III – dos Conselhos e do Comitê previstos no § 2º do artigo 2º;
- IV – de órgãos que tenham propostas próprias de Reforma.

Art. 5º Cada projeto vinculado ao Programa terá um Coordenador, indicado pelos titulares das Secretarias de Estado cujos campos funcionais com ele revelem maior afinidade, o qual providenciará, no âmbito da Pasta, o suporte administrativo e operacional para a execução do projeto.

Art. 6º Compete aos Coordenadores de Projeto elaborar o respectivo Plano de Trabalho do qual constarão, a par de outras informações, o seguinte:

- I – detalhamento dos objetivos e ações básicas para atingi-los, bem como o cronograma de atividades;
- II – especificação dos recursos financeiros e administrativos a serem mobilizados;
- III – descrição da estrutura de suporte administrativo do projeto, com a especificação de equipe de trabalho exclusivamente empenhada na sua implementação.

Parágrafo único. Caberá, também, aos Coordenadores de Projeto encaminhar ao Conselho da Reforma Institucional do Estado de São Paulo, periodicamente, os produtos resultantes da execução do cronograma de atividades.

Art. 7º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Mário Covas – Governador do Estado.

RESOLUÇÃO STM N. 447, DE 14 DE MARÇO DE 1996

INSTITUI O PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO, AÇÃO E UNIDADE METROPOLITANA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Secretário dos Transportes Metropolitanos, com fundamento no artigo 38, inciso II, letra a, do Decreto n. 34.184, de 18 de novembro de 1991^[1] e ainda;

Considerando que nos termos dos artigos 1º e 2º do Decreto n. 39.895, de 1º de janeiro de 1995,^[2] foram transferidos à Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM, os organismos de planejamento e administração metropolitana, a saber, o Conselho Deliberativo da Grande São Paulo – CODEGRAN, o Conselho Consultivo Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo – CONSULTI, suas respectivas Secretarias Executivas e o Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento – FUMEFI, e que nos termos do artigo 3º, foi vinculada à sua estrutura, a Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMPLASA;

Que as questões locais dos Municípios integrantes de Regiões Metropolitanas estão progressivamente extrapolando os seus limites territoriais, propagando uma carga e reflexo de problemas com conseqüências para toda a comunidade;

Considerando, finalmente, com fundamento no artigo 25 da Constituição Federal e artigo 152 da Constituição Estadual, a necessidade de que as ações metropolitanas sejam planejadas e executadas de forma articulada entre os diferentes níveis de governo com atuação na Região, visando o máximo aproveitamento dos recursos públicos, resolve:

Art. 1º Fica instituído, no âmbito da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM, dos organismos de planejamento e administração metropolitana e das empresas a ela vinculadas, o Programa de Integração, Ação e Unidade Metropolitana.

Art. 2º O Programa a que se refere o artigo anterior tem por finalidade articular, coordenar e acompanhar estudos e o desenvolvimento e implantação de planos, projetos e obras na Região Metropolitana de São Paulo – RMSP e outras que vierem a ser criadas.

Art. 3º Ficam criadas, junto ao Gabinete do Secretário dos Transportes Metropolitanos, uma Coordenação Geral, uma Coordenação Técnica e uma Coordenação Executiva, que tem como objetivo integrar o Governo do Estado e os Municípios, para desenvolver, em esforço conjunto, um elenco de intervenções que viabilizem soluções para as questões de interesse comum nas Regiões Metropolitanas, além de zelar pelo cumprimento das ações propostas neste Programa de Integração, Ação e Unidade Metropolitana.

Art. 4º O Coordenador Geral tem as seguintes atribuições relativas ao Programa:

- I – estabelecer diretrizes básicas;
- II – orientar os organismos e empresas abrangidos pelo artigo 1º desta Resolução na sua implantação;
- III – coordenar o desenvolvimento de todas as suas fases;
- IV – promover a articulação entre as partes envolvidas mediante a realização de reuniões, seminários, debate e outros eventos, visando a consolidação dos seus objetivos;
- V – envolver as entidades metropolitanas no processo de elaboração e consecução de políticas públicas que permitam propugnar e consolidar uma política nacional para as Regiões Metropolitanas;
- VI – promover convênios de cooperação técnica com organismos nacionais, intercâmbios, seminários e outros eventos de âmbito nacional e internacional com entidades ligadas a gestões metropolitanas;
- VII – promover Fóruns Temáticos para estudo e propostas de formas de financiamento às funções públicas de interesse comum nos espaços metropolitanos, inclusive proposições referentes às estruturas tributárias hoje vigentes nas Regiões Metropolitanas e propor ações sobre as macro variáveis, tais como emprego, desenvolvimento e outras;

- VIII – implantar Câmaras de Negociação Sub-Regionais ou Regionais de acordo com os entendimentos entre o Governo do Estado e os Municípios envolvidos;
- IX – avaliar sistematicamente os resultados obtidos;
- X – presidir as reuniões deliberativas.

Art. 5º O Coordenador Técnico tem as seguintes atribuições relativas ao Programa:

- I – propor intervenções de curto, médio e longo prazo, visando atingir soluções eficientes, no âmbito da STM, para as seguintes questões de interesse metropolitano:
 - a. Normas Institucionais Metropolitanas – propor e acompanhar a elaboração;
 - b. Banco de Dados – manter atualizada e divulgar sistematicamente uma fonte oficial de dados e indicadores físico-geográficos e socioeconômicos, relativos às Regiões Metropolitanas;
 - c. Monitoramento de Informações Metropolitanas – implantar um sistema permanente de coleta de informações relativas aos Municípios das Regiões Metropolitanas, que deverão ser agregadas por sub-regiões e incorporadas ao Banco de Dados;
 - d. Sistema Cartográfico Metropolitano e Geoprocessamento nas Regiões Metropolitanas – proceder a atualização periódica;
 - e. Sistema Viário Metropolitano – participar junto aos organismos setoriais competentes da elaboração de estudos e projetos relativos à infra-estrutura viária metropolitana;
 - f. Municipalização do Trânsito – elaborar estudos e projetos de municipalização do trânsito para as Prefeituras dos Municípios Metropolitanos;
 - g. Serviços a Municípios – prestar serviços de assessoria técnica às Prefeituras das Regiões Metropolitanas;
 - h. Meio Ambiente – participar, junto aos organismos setoriais competentes de estudos e projetos relativos a recursos hídricos, saneamento básico, controle da poluição ambiental, destinação final dos resíduos sólidos e de outras questões pertinentes;
- II – criar grupos temáticos para dar suporte técnico ao desenvolvimento das ações e acompanhar o andamento dos trabalhos;
- III – convocar reuniões amplas, para divulgar os resultados obtidos nos trabalhos desenvolvidos pelos grupos temáticos.

Art. 6º Para atingir os objetivos estabelecidos no artigo 5º, o Coordenador Técnico deverá operar Câmaras de Negociação de forma articulada e participativa com os representantes dos organismos e empresas vinculados à STM, dos órgãos setoriais da administração centralizada e descentralizada dos Governos Federal, Estadual e Municipal das organizações não governamentais, com as lideranças regionais e municipais universitárias e com os agentes da iniciativa privada para tratar das ações de caráter metropolitano.

Art. 7º A Coordenação Executiva tem como atribuição integrar as ações demandadas pelas intervenções que forem deliberadas pelas Câmaras de Negociação.

Art. 8º Ficam designados para integrar as Coordenações citadas no artigo 3º os seguintes representantes da STM, e dos organismos e empresas vinculados à sua estrutura:

Coordenação Geral – Chefe de Gabinete da STM;

Coordenação Técnica – Coordenador da Coordenadoria de Assistência aos Municípios – CAM da STM;

Coordenação Executiva;

Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM;

Dirigente da Assessoria Técnica – ATG;

Coordenador da Coordenadoria de Transportes Coletivos – CTC;

Coordenador da Unidade Técnica de Mercado;

Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM;

Diretor de Engenharia e Obras;

Diretor de Operações;

Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMLASA;
 Diretor de Informações;
 Diretor de Planos e Projetos;
 Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo – EMTU/SP;
 Diretor Técnico;
 Superintendente de Planejamento;
 Companhia do Metropolitanano de São Paulo – METRÔ;
 Diretor de Operações;
 Fundo Metropolitanano de Financiamento e Investimento – FUMEFI;
 Secretário-Executivo.

Art. 9º A Coordenadoria de Assistência aos Municípios – CAM e, quando necessário à qualquer área da STM, cabe prestar suporte administrativo ao Coordenador Geral e ao Coordenador Técnico do Programa.

Art. 10. Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Notas sobre a Resolução STM n. 447/96

[1] *Vide* Decreto Estadual n. 34.184, de 18 de novembro de 1991, à pág. 473.

[2] *Vide* Decreto Estadual n. 39.895, de 1º de janeiro de 1995, à pág. 549.

RESOLUÇÃO STM N. 448, DE 14 DE MARÇO DE 1996

INSTITUI, JUNTO AO GABINETE DO SECRETÁRIO, A UNIDADE TÉCNICA DE MERCADO DO PROGRAMA INTEGRADO DE COMUNICAÇÃO DA SECRETARIA DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS E DAS EMPRESAS VINCULADAS

O Secretário dos Transportes Metropolitanos, com fundamento no artigo 38, inciso I, letra *h*, do Decreto n. 34.184, de 18 de novembro de 1991,^[1] resolve:

Art. 1º Fica instituída, junto ao Gabinete do Secretário dos Transportes Metropolitanos, Unidade Técnica de Mercado com o objetivo de implantar o Programa Integrado de Comunicação da Secretaria e das Empresas vinculadas, competindo-lhe:

- I – estabelecer metas e prioridades referentes à execução do Programa de Comunicação;
- II – desenvolver os planos, projetos e ações necessárias à implementação da comunicação da Secretaria e das Empresas vinculadas;
- III – planejar e fixar as estratégias de ação mercadológica;
- IV – efetivar as ações mercadológicas para captação de receitas não tarifárias, investidores e parceiros para projetos específicos;
- V – efetivar as relações com entidades e representantes da sociedade civil, com usuário e clientes;
- VI – fixar os padrões de informações aos usuários;
- VII – realizar campanhas educativas;
- VIII – aferir a qualidade e a imagem dos serviços prestados;
- IX – promover o desenvolvimento de recursos humanos envolvidos no Programa;
- X – realizar pesquisas mercadológicas de perfil do usuário, imagem e clima organizacional, de avaliação de serviços e de controle de serviços terceirizados;
- XI – estabelecer os projetos de identidade visual;
- XII – realizar eventos e promoções para a implementação do Programa de Comunicação;
- XIII – realizar a publicidade, a propaganda institucional e a assessoria de imprensa.

Parágrafo único. À Unidade Técnica de Mercado, compete coordenar as ações conjuntas no âmbito das empresas vinculadas à Secretaria que envolvam as matérias relativas ao Programa de Comunicação, manifestando-se ainda sobre a contratação de terceiros.

Art. 2º Compete ao Secretário dos Transportes Metropolitanos:

- a. aprovar os planos, projetos e ações que lhe forem propostas pelo Coordenador do Programa Integrado de Comunicação;
- b. aprovar as diretrizes e prioridades para implementação do Programa de acordo com as políticas de atuação da Secretaria;
- c. aprovar a contratação de serviços de terceiros, pelos organismos vinculados à Secretaria, para execução de quaisquer etapas referentes ao Programa Integrado de Comunicação.

Art. 3º A Unidade Técnica de Mercado do Programa Integrado de Comunicação compõe-se do seguinte núcleo básico:

- I – pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos: Paulo Roberto Mondin Gomide, RG 3.746.881, que será o Coordenador, Regina Maria Nogueira, RG 7.992.521-2, Helena Maria Rogê Ferreira, RG 3.721.162, Silvana Aparecida Martinucci, RG 21.240.160;
- II – pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ: Jader Silveira Araújo, RG 16.290.959-7;
- III – pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP: Elizabete Maria de Aguiar Azevedo, RG 3.873.372;
- IV – pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CTPM: Cliuton Ferreira da Silva Júnior, RG 13.389.899 e Gilmar Guedes Candeias, RG 4.816.437;
- V – pela Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. – EMPLASA: Eduardo Fontes Hotz, RG 2.826.879 e Renato Pires de Carvalho Viegas, RG 2.668.022.

Parágrafo único. O Coordenador do núcleo básico da Unidade Técnica de Mercado, nos impedimentos eventuais, será substituído por outro integrante que for por ele designado, competindo-lhe ainda designar membro do núcleo responsável pelos trabalhos em desenvolvimento.

Art. 4º A Unidade Técnica de Mercado, por seu Coordenador, poderá solicitar apoio técnico e administrativo das empresas vinculadas à Secretaria dos Transportes Metropolitanos, após prévia aprovação do Secretário.

Art. 5º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Nota sobre a Resolução STM n. 448/96

[1] *Vide* Decreto Estadual n. 34.184, de 18 de novembro de 1991, à pág. 473.

DECRETO N. 40.722, DE 20 DE MARÇO DE 1996

DISPÕE SOBRE A EXIGÊNCIA DE AUTORIZAÇÃO DO GOVERNADOR DO ESTADO PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DE CONVÊNIOS NO ÂMBITO DA ADMINISTRAÇÃO CENTRALIZADA E AUTÁRQUICA E SOBRE A INSTRUÇÃO DOS PROCESSOS RESPECTIVOS

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, com fundamento no artigo 47, incisos II e III, da Constituição Estadual, e no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Os convênios a serem celebrados pelo Estado de São Paulo, por intermédio das Secretarias de Estado do Poder Executivo ou órgãos vinculados diretamente ao Governador, e Autarquias dependem de prévia autorização deste, exceto nas hipóteses em que seja signatário do instrumento respectivo.

Parágrafo único. A celebração de convênios de que resultem para o Estado encargos não previstos na lei orçamentária depende de prévia autorização ou de aprovação da Assembléia Legislativa, nos termos do artigo 20, inciso XIX, da Constituição Estadual.

Art. 2º Nos convênios a serem celebrados com a União, por intermédio dos Ministérios do Poder Executivo Federal, ou com entidades estrangeiras, a representação do Estado se fará pelo Governador, nos termos do artigo 47, inciso I, da Constituição Estadual.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto no *caput* deste artigo aos convênios em geral cujo objeto se insira no campo funcional de mais de uma Secretaria de Estado.

Art. 3º Independe da autorização governamental a que se refere o artigo 1º deste Decreto a celebração de protocolos de intenção, assim entendidos os ajustes preparatórios da celebração de convênios destituídos de conteúdo obrigacional, aplicando-se o disposto no *caput* do artigo 2º no tocante à representação do Estado em tais avenças.

Art. 4º A colaboração institucional, de natureza administrativa, entre Secretaria de Estado ou entre o Poder Executivo, por suas Secretarias, e os demais Poderes do Estado, na medida em que comporte formalização, será instrumentalizada por meio de termos de cooperação, cuja celebração independe de autorização prévia, sendo o Poder Executivo representado pelo Governador do Estado nas hipóteses de ajustes entre Poderes.

Art. 5º Os processos objetivando a autorização do Governador do Estado de que cuida este Decreto, remetidos à Secretaria do Governo e Gestão Estratégica com estrita observância do Decreto n. 40.030, de 30 de março de 1995,¹¹ deverão ser instruídos com os seguintes elementos:

- I – parecer da Consultoria Jurídica que serve à Secretaria proponente, ou quando for o caso, do órgão jurídico da Autarquia, aprovando a minuta do instrumento de convênio (artigo 38, parágrafo único, da Lei Federal n. 8.666, de 21 de junho de 1993¹²) e demonstrando a inserção de seu objeto no campo de atuação funcional da Pasta ou da entidade autárquica;
- II – plano de trabalho aprovado pelo órgão ou autoridade competente, demonstrando a conveniência e oportunidade da celebração e contendo, no que couber, as seguintes informações mínimas:
 - a. identificação do objeto a ser executado;
 - b. metas a serem atingidas;
 - c. etapas ou fases de execução;
 - d. plano de aplicação dos recursos financeiros;
 - e. cronograma de desembolso;
 - f. previsão de início e fim da execução do objeto, bem assim da conclusão das etapas ou fases programadas;
 - g. se o ajuste compreender obra ou serviço de engenharia, comprovação de que a entidade destinatária de recursos estaduais dispõe de recursos próprios para complementar a execução do objeto, quando for o caso;
- III – manifestação favorável das Secretarias de Economia e Planejamento e da Fazenda, nas hipóteses em que tal audiência prévia for determinada por norma regulamentar específica (artigo 2º do Decreto n. 39.906, de 2 de janeiro de 1995);
- IV – comprovação de existência de recursos orçamentários necessários à execução do objeto do convênio no exercício de sua celebração, efetuando-se, quando cabível, a competente reserva;
- V – prova de inexistência de débito para com o sistema de seguridade social, quando se tratar de convênios com municípios ou suas autarquias e com pessoas jurídicas de direito privado em geral (artigo 195, § 3º da Constituição Federal).

Art. 6º A celebração de convênio com Estado estrangeiro ou organização internacional deverá ser precedida de consulta à União, por intermédio do Ministério das Relações Exteriores,

pautando-se o Estado de São Paulo nos estritos termos do que vier a ser estabelecido pelo Itamaraty, no uso da competência que lhe é própria (artigo 21, inciso I, da Constituição Federal).

Art. 7º Na hipótese de convênios com entidades estrangeiras ou com personalidade de direito privado os autos deverão também ser instruídos com documentação hábil à comprovação de sua existência no plano jurídico, dos poderes de seus representantes, bem como da inserção das atividades previstas no ajuste no objeto das entidades signatárias.

Parágrafo único. Se for o caso, a entidade partícipe fará prova igualmente de estar autorizada ao exercício, no território nacional, da atividade que constitui seu objeto.

Art. 8º As propostas de celebração de convênios provenientes de Municípios do Estado, subscritas pelos respectivos Prefeitos, a par da instrução genericamente determinada no artigo 5º deste Decreto, deverão fazer prova de:

- I – autorização legislativa, que permita ao Poder Executivo Municipal a formalização do ajuste;
- II – estar a celebração conforme a Lei Orgânica local;
- III – encontrar-se o Chefe do Poder Executivo Municipal no exercício do cargo e com mandato em plena vigência;
- IV – não estar o Município impedido de receber auxílios e/ou subvenções estaduais em virtude de decisão do Tribunal de Contas do Estado;
- V – aplicação do percentual mínimo, constitucionalmente exigido, da receita municipal resultante de impostos, na manutenção e desenvolvimento do ensino (artigos 35, inciso III, e 212 da Constituição Federal e 149, inciso III da Constituição Estadual);
- VI – entrega da prestação de contas anual junto ao Tribunal de Contas (artigos 35, inciso II da Constituição Federal e 149, inciso II da Constituição Estadual e artigo 24 da Lei Complementar Estadual n. 709, de 14 de janeiro de 1993).

§ 1º O documento comprobatório referente aos incisos de II a V deste artigo poderá consistir em declarações firmadas por autoridade municipal competente, sob as penas da lei.

§ 2º No caso de obras e serviços a serem executados pelas Municipalidades convenientes deverão estas apresentar, ainda, projeto básico aprovado pela autoridade competente.

Art. 9º Os instrumentos de convênio deverão ser minutados nas Secretarias ou Autarquias de origem e vazados em linguagem técnica adequada, observando, no que couber, o disposto no artigo 4º da Lei Complementar n. 60, de 10 de fevereiro de 1972.

§ 1º Os instrumentos referidos neste artigo terão a seguinte estrutura formal:

1. ementa, com indicação dos partícipes e súmula do objeto;
2. preâmbulo, indicando os partícipes e sua qualificação jurídica, seus representantes legais, a autorização governamental ou legislativa, inclusive a de âmbito municipal, no caso de convênios com Municípios;
3. corpo clausulado, contendo cláusulas necessárias que, atendidas as peculiaridades da espécie, disponham sobre:
 - a. objeto, descrito com precisão e clareza, o qual deverá se situar no campo legal de atuação dos partícipes;
 - b. obrigações comuns e específicas dos partícipes;
 - c. regime de execução, se não compreendido na cláusula referida na alínea anterior;
 - d. valor da avença e crédito pelo qual correrá a despesa decorrente, com indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;
 - e. modo de liberação dos recursos financeiros, observados os §§ 3º, 4º, 5º e 6º do artigo 116 da Lei Federal n. 8.666, de 21 de junho de 1993;
 - f. viabilidade de suplementação de recursos, quando pertinente;
 - g. prazo de vigência, não superior a 5 (cinco) anos (artigo 52, *caput*, da Lei Estadual n. 6.544, de 22 de novembro de 1989), exceto se, em razão da natureza do objeto, prazo maior se impuser, contado sempre da data da assinatura do instrumento;

- h. possibilidade de prorrogação do prazo de vigência, quando for o caso, limitada a lapso de tempo compatível com o prazo de execução do objeto do convênio, mediante prévia autorização do Secretário de Estado respectivo;
- i. responsabilidades dos partícipes;
- j. modo de denúncia (por desinteresse unilateral ou consensual) e de rescisão (por descumprimento das obrigações assumidas ou por infração legal);
- l. indicação dos representantes dos partícipes encarregados do controle e fiscalização da execução;
- m. forma de prestação de contas, independentemente da que for devida ao Tribunal de Contas do Estado;
- n. eleição do foro da Capital do Estado para dirimir os conflitos decorrentes da execução do convênio, salvo nas hipóteses em que o outro partícipe seja a União ou outro Estado-Membro da Federação, bem como as respectivas entidades da Administração Indireta.

Art. 10. É vedado atribuir efeitos financeiros retroativos aos convênios de que cuida o presente Decreto, bem como às suas alterações (artigo 56 da Lei Estadual n. 6.544, de 22 de novembro de 1989).

Art. 11. Na hipótese de convênio objetivando o repasse de verbas estaduais, uma vez assinado o instrumento, a Secretaria de Estado ou Autarquia competentes darão ciência do mesmo à Assembléia Legislativa (artigo 116, § 2º da Lei Federal n. 8.666, de 21 de junho de 1993).

Art. 12. O disposto no presente Decreto não impede a outorga de autorização governamental genérica no que concerne à celebração de convênios de objeto assemelhado ou vinculados à execução de determinado programa, mediante decreto que aprove o instrumento-padrão das avenças e estipule as demais condições para sua formalização.

Art. 13. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Mário Covas – Governo do Estado.

Notas sobre o Decreto n. 40.722/96

[1] *Vide* Decreto Estadual n. 40.030, de 30 de março de 1995.

[2] *Vide* Lei Federal n. 8.666, de 21 de junho de 1993, à pág. 90.

RESOLUÇÃO STM N. 450, DE 15 DE ABRIL DE 1996

REGULAMENTA A ENTRADA E CIRCULAÇÃO DOS PASSAGEIROS NOS ÔNIBUS URBANOS METROPOLITANOS

O Secretário dos Transportes Metropolitanos, considerando a necessidade de regulamentar os serviços de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus, na Região Metropolitana de São Paulo, de modo a assegurar condições de segurança e conforto à população usuária, e considerando o disposto no artigo 2º do Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986,^[1] com as modificações operadas pelo Decreto n. 27.436, de 7 de outubro 1987^[2] e Decreto n. 38.352, de 26 de janeiro de 1994,^[3] resolve:

Art. 1º Nos ônibus urbanos metropolitanos a entrada de passageiros será efetuada exclusivamente pela porta dianteira do veículo, devendo o fluxo de embarque ser processado diretamente da porta de entrada ao equipamento de arrecadação e controle, denominado catraca, não sendo permitida, em hipótese alguma, a existência ou instalação de barreiras físicas internas, exceto os corrimãos, colunas e balaústres verticais de segurança, básicos.

Art. 2º Os ônibus urbanos com cobrador deverão atender às seguintes exigências:

- I – a catraca deverá estar posicionada à margem direita do corredor central do veículo, do 3º ao 6º banco e, apresentar distanciamento de 2,00m a 5,00m do seu eixo central ao eixo central da porta dianteira, sendo que o banco do cobrador deverá estar situado a uma altura que não interfira na visibilidade que o condutor deva ter da porta traseira, para o controle do desembarque;
- II – a catraca deverá possuir quatro braços, não podendo existir qualquer dispositivo que reduza o espaço livre entre dois braços consecutivos, com altura superior do braço da geratriz da catraca, em relação ao piso do corredor de circulação de 0,80m a 1,10m oferecendo uma abertura para passagem dos usuários igual ou maior a 0,40m;
- III – na parte inferior do braço da geratriz da catraca, poderá ser colocado dispositivo vazado do mesmo diâmetro dos tubos de que são feitos os braços, desde que distante no mínimo 0,40m do piso e que não ocupe mais que 50% do vão livre;
- IV – na abertura da catraca para passagem do usuário, poderá ser colocado um dispositivo vazado em forma de M (reductor de fluxo) do mesmo material e diâmetro dos tubos de que são feitos os balaústres, desde que distante no máximo 0,50m do piso do veículo e que não ocupe mais de 0,15m da área livre ou apresentar instalação de barras perpendiculares, no lado oposto ao do cobrador, do mesmo material e diâmetro de que são feitos os balaústres, desde que não ocupe mais que 0,06m da área livre de passagem;
- V – setas direcionais visíveis com indicação de sentido de embarque e desembarque, bem como inscrições orientadoras ENTRADA e SAÍDA aplicadas na lateral do veículo junto às portas;
- VI – na área de não-pagantes do veículo, a ré da catraca, deverá ter no mínimo dez assentos;
- VII – cordões de campainha em ambos os lados, afixados no teto do veículo, acompanhando os corrimãos e/ou botões de solicitação de parada, quando existir, que deverão cobrir toda a extensão da área paga e não-paga do veículo, dispositivo sonoro ou luminoso de sinal de parada junto ao posto do condutor;
- VIII – espelho retrovisor interno convexo adicional, na porta de desembarque do veículo. Nos veículos que tenham mais de uma porta de desembarque, o espelho deverá ser instalado na primeira porta em uso. O espelho deverá ter no mínimo 30cm de diâmetro;
- IX – número mínimo de um corrimão para entrada e saída, instalado ao lado direito do embarque e lado direito do desembarque do veículo, acompanhando a inclinação dos degraus;
- X – número mínimo de sete balaústres verticais para veículos com dois eixos; quatorze para veículos articulados e dezoito para veículos bi-articulados, que deverão estar fixados nos bancos ou próximo destes, distribuídos alternadamente do lado direito e esquerdo, entre as áreas de pagantes e não-pagantes;
- XI – número mínimo de uma coluna instalada junto a cada porta do veículo, a ré do poço dos degraus;
- XII – os veículos deverão possuir corrimãos superiores, de ambos os lados do corredor com união dos mesmos na traseira do veículo;
- XIII – os veículos com motor frontal deverão possuir duas colunas e um corrimão horizontal, interligados, isolando a área do motor e do condutor. Para veículos com motor central e traseiro deverá possuir um corrimão horizontal, isolando a área do condutor.

Art. 3º Os ônibus urbanos sem cobrador deverão atender às seguintes exigências:

- I – a catraca deverá ser do tipo bloqueio, possuir três braços e controle de arrecadação através de bilhete magnético ou similar;
- II – a catraca deverá estar posicionada próxima ao motorista, junto à porta dianteira do veículo, no corredor central, e proporcionar uma área livre de espera para passageiros em pé, a ré da catraca, de no mínimo 1,00m² e máximo de 2,00m²;
- III – o braço horizontal da geratriz da catraca deverá estar a uma altura entre 0,80m a 1,10m em relação ao piso do veículo e proporcionar uma passagem com largura de no mínimo 0,40m;

- IV – setas direcionais visíveis com indicações de sentido de embarque e desembarque, bem como inscrições orientadoras ENTRADA e SAÍDA aplicadas na lateral do veículo junto às portas;
- V – cordões de campainha em ambos os lados, afixados no teto do veículo, acompanhando os corrimãos e/ou botões de solicitação de parada, quando existir, que deverão cobrir toda a extensão do veículo, dispositivo sonoro ou luminoso de sinal de parada junto ao posto do condutor;
- VI – espelho retrovisor interno convexo adicional, na porta de desembarque do veículo. Nos veículos que tenham mais de uma porta de desembarque, o espelho deverá ser instalado na primeira porta em uso. O espelho deverá ter no mínimo 30cm de diâmetro;
- VII – número mínimo de um corrimão para entrada e saída, instalado ao lado direito do embarque e lado direito do desembarque do veículo acompanhando a inclinação dos degraus;
- VIII – número mínimo de sete balaústres verticais para veículos com dois eixos: quatro para veículos articulados e dezoito para veículos bi-articulados, que deverão estar fixados nos bancos ou próximos destes, distribuídos alternadamente do lado direito e esquerdo do veículo;
- IX – número mínimo de uma coluna instalada junto a cada porta do veículo, a ré do poço dos degraus;
- X – os veículos deverão possuir corrimãos superiores, de ambos os lados do corredor com união dos mesmos na traseira do veículo;
- XI – os veículos com motor frontal deverão possuir duas colunas e um corrimão horizontal, interligados, isolando a área do motor e condutor. Para veículos com motor central e traseiro deverá possuir um corrimão horizontal, isolando a área do condutor.

Art. 4º Fica fixado o prazo de 120 dias corridos para o cumprimento desta Resolução, contado a partir da data de sua publicação.

Parágrafo único. A partir do prazo fixado no *caput*, as empresas cujos veículos estejam em desacordo com esta Resolução, sujeitar-se-ão às penalidades previstas na legislação em vigor.

Art. 5º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente as Resoluções SNM n. 96, de 31 de maio de 1985, SNM n. 176, de 17 de outubro de 1985 e SNM n. 33, de 24 de março de 1986.

Notas sobre a Resolução STM n. 450/96

[1] *Vide* Decreto Estadual n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, à pág. 360.

[2] *Vide* Decreto Estadual n. 27.436, de 7 de outubro de 1987, à pág. 378.

[3] *Vide* Decreto Estadual n. 38.352, de 26 de janeiro de 1994, à pág. 532.

DECRETO N. 40.781, DE 18 DE ABRIL DE 1996

APROVA O REGULAMENTO DA CONCESSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO INTERMUNICIPAL POR ÔNIBUS E TROLEBUS NO CORREDOR METROPOLITANO SÃO MATEUS/JABAQUARA

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais; e Considerando o disposto no Decreto n. 40.000, de 16 de março de 1995,^[1] que institui o Programa Estadual de Participação da Iniciativa Privada na Prestação de Serviços Públicos e na Execução de Obras de Infra-estrutura;

Considerando o disposto no Decreto n. 40.606, de 29 de dezembro de 1995, que autoriza a abertura de licitação, para a concessão do serviço de transporte coletivo intermunicipal por ônibus e trolebus no Corredor Metropolitano São Mateus/Jabaquara;

Considerando a proposta formulada pelo Conselho Diretor do Programa Estadual de Participação da Iniciativa Privada na Prestação de Serviços Públicos e na Execução de Obras de Infra-Estrutura, decreta:

Art. 1º Fica aprovado o Regulamento da Concessão do Serviço de Transporte Coletivo Intermunicipal por Ônibus e Trolebus no Corredor Metropolitano São Mateus/Jabaquara, anexo ao presente Decreto.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir da data da transferência dos serviços objeto da concessão.

Mário Covas – Governador do Estado.

REGULAMENTO DA CONCESSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO INTERMUNICIPAL POR ÔNIBUS E TROLEBUS NO CORREDOR METROPOLITANO SÃO MATEUS/JABAQUARA

Capítulo I Do Objetivo

Art. 1º Este Regulamento tem por objetivo disciplinar a concessão do serviço de transporte coletivo intermunicipal por ônibus e trolebus no Corredor Metropolitano São Mateus/Jabaquara, doravante denominado Corredor, conforme autorizado pelo Decreto n. 40.606, de 29 de dezembro de 1995.

Art. 2º O Corredor constitui-se por:

- I – Sistema Viário existente com 33km, sendo 30km de via segregada e 3km de via compartilhada percorrendo os Municípios de São Paulo, Diadema, Santo André, Mauá e São Bernardo do Campo, compreendendo também o ramal de ligação do Terminal de São Bernardo do Campo ao Terminal de Ferrazópolis;
- II – Nove Terminais de Integração assim distribuídos:
 - a. Jabaquara;
 - b. Diadema;
 - c. Piraporinha;
 - d. São Bernardo do Campo;
 - e. Ferrazópolis;
 - f. Santo André Oeste;
 - g. Santo André Leste;
 - h. Sonia Maria;
 - i. São Mateus.
- III – Sistema Viário a ser implantado com aproximadamente 12km (doze) de extensão, constituindo um ramal de interligação do Terminal Diadema ao futuro Terminal Brooklin;
- IV – Equipamentos: 46 (quarenta e seis) trolebus existentes, veículos auxiliares, maquinários e ferramentas a serem especificados no Edital de Licitação, todos não reversíveis ao final da concessão;
- V – Infra-Estrutura constituída por pontos de parada e seus abrigos distribuídos ao longo do corredor, grades, passarelas, áreas de estocagem e de fuga, jardins, sistemas de sinalização, captação e escoamento de águas pluviais, bem como edifícios de

apoio localizados na Rua Joaquim Casemiro, 290, Bairro Planalto, São Bernardo do Campo – SP, incluindo oficinas, garagens, pátios de estacionamento e os equipamentos neles existentes.

Parágrafo único. A execução das obras para a implantação do sistema viário referido no inciso III deste artigo será de responsabilidade do Estado.

Capítulo II Da Concessão

Art. 3º O objeto da presente concessão compreende os serviços correspondentes às funções de operação de transporte urbano de passageiro e as funções de manutenção e conservação da infra-estrutura e do sistema viário existente, bem como a operação da linha precursora Diadema/Brooklin, criada pela Resolução STM n. 446, de 12 de março de 1996, e a manutenção e conservação de seu viário quando implantado.

Art. 4º O prazo da concessão será de 20 (vinte) anos contados da data da assinatura do respectivo contrato.

Art. 5º Os serviços e demais atividades operacionais a serem executados no Corredor são classificados em:

- I – delegados;
- II – não delegados;
- III – complementares.

Art. 6º São serviços delegados, de competência específica da concessionária:

- I – serviços correspondentes às funções operacionais que compreendem o atendimento da demanda de passageiros do Corredor São Mateus/Jabaquara, em conformidade com padrões e especificações estabelecidos pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM;
- II – serviços correspondentes às funções de manutenção e conservação do viário e da infra-estrutura em conformidade com padrões e especificações estabelecidos pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM, compreendendo especialmente:
 - a. manutenção preventiva e corretiva dos veículos visando a segurança e o conforto dos usuários;
 - b. manutenção e conservação do viário e da infra-estrutura que compõem o Corredor.

Art. 7º São serviços não delegados aqueles de competência exclusiva do Poder Público, não compreendido no objeto da concessão:

- I – policiamento ostensivo de trânsito, preventivo e repressivo;
- II – fiscalização e autuação de infrações relativas a:
 - a. veículo e frota;
 - b. documentação;
 - c. motorista;
 - d. tarifas;
 - e. regras de circulação, estacionamento, paradas, itinerários e horários;
 - f. garagens.

Art. 8º São serviços complementares aqueles considerados como convenientes, mas não essenciais, para manter o serviço adequado em toda a extensão do Corredor, podendo ser prestados por terceiros que não a concessionária, com proposta desta aprovada pelo Poder Concedente, compreendendo, entre outros:

- I – serviços de atendimento ao usuário de objetos achados e perdidos;
- II – serviços de segurança e vigilância.

Art. 9º Para a execução dos serviços delegados à Concessionária deverá implantar sistemas automatizados de controle, compatíveis e atualizados segundo padrões estabelecidos

pelo Poder Concedente, que permitam a efetiva gestão e integração das operações durante todo o período da concessão.

Parágrafo único. Os sistemas de controle a que se refere o *caput* deste artigo deverão permitir amplo acesso aos serviços não delegados.

Capítulo III Das Responsabilidades da Concessionária

Art. 10. São deveres da Concessionária, durante todo o prazo da concessão:

- I – dispor de frota com especificação mínima a ser definida no edital, equipamentos, acessórios, recursos humanos e materiais de modo a permitir a perfeita execução dos serviços;
- II – acionar todos os recursos à sua disposição a fim de garantir a fluidez do tráfego e o padrão de serviço adequado;
- III – executar todos os serviços, controles e atividades relativos à concessão, com zelo, diligência e economia, utilizando a melhor técnica aplicável a cada uma das tarefas desempenhadas, respeitando as regras estabelecidas pelo Poder Concedente;
- IV – executar serviços, programas de gestão e treinamento a seus empregados, com vistas a melhorias destinadas a aumentar a segurança e a comodidade dos usuários;
- V – adotar providências necessárias à garantia do patrimônio do Corredor e à segurança dos usuários;
- VI – responder perante o Poder Concedente e terceiros por todos os atos e eventos de sua competência;
- VII – submeter à aprovação do Poder Concedente o esquema de circulação alternativo que pretenda adotar quando da realização de eventuais obras que obriguem a interrupção de faixa do Corredor;
- VIII – divulgar adequadamente ao público em geral e ao usuário em particular, a ocorrência de situações excepcionais a adoção de esquemas especiais de operação e a realização de obras no Corredor;
- IX – elaborar e implementar esquemas de atendimento a situações de emergência, mantendo disponíveis para tanto, recursos humanos e materiais;
- X – zelar pela proteção do meio ambiente;
- XI – acatar medidas determinadas pelos responsáveis investidos de autoridade, em casos de acidentes ou situações anormais à rotina;
- XII – responder pelo correto comportamento e eficiência de seus empregados e agentes bem como de suas contratadas, providenciando o uso de uniforme nas funções e condições em que forem exigidos, o porte de crachá indicativo de suas funções, instruíndo-os a prestar apoio à ação da autoridade;
- XIII – cumprir determinações legais relativas à legislação trabalhista e de segurança e medicina do trabalho em relação a seus empregados;
- XIV – refazer de imediato os serviços sob sua responsabilidade, executados com vícios ou defeitos;
- XV – fornecer ao Poder Concedente todos e quaisquer documentos e informações pertinentes ao objeto da concessão, facultando à fiscalização a realização de auditorias;
- XVI – prestar contas da gestão dos serviços ao Poder Concedente e aos usuários, nos termos definidos no contrato;
- XVII – manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão;
- XVIII – responder por eventuais desidias e faltas quanto às obrigações decorrentes da concessão, nos termos estabelecidos no contrato; e
- XIX – manter o Poder Concedente informado sobre toda e qualquer ocorrência não rotineira.

Parágrafo único. No prazo de até 5 (cinco) anos da assinatura do contrato a Concessionária substituirá seus ônibus movidos a diesel por trolebus, em quantidade suficiente para o atendimento da demanda de passageiros.

Capítulo IV

Das Responsabilidades do Poder Concedente

Art. 11. Incumbe ao Poder Concedente:

- I – regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente sua prestação;
- II – modificar unilateralmente as disposições regulamentares do serviço para melhor adequação ao interesse público, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro da concessão;
- III – cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas da concessão;
- IV – fixar e rever tarifas;
- V – estimular a eficiência do serviço e a modicidade das tarifas;
- VI – zelar pela boa qualidade do serviço, receber e apurar queixas e reclamações dos usuários;
- VII – estimular a racionalização e melhoria do serviço;
- VIII – estimular a associação de usuários para defesa de seus interesses relativos ao serviço, inclusive para sua fiscalização;
- IX – intervir na prestação do serviço, retomá-lo e extinguir a concessão, nos casos e nas condições previstos no contrato e legislação pertinente;
- X – aplicar as penalidades legais e contratuais;
- XI – fiscalizar as condições das instalações e dos equipamentos;
- XII – fiscalizar o cumprimento das normas, regulamentos e procedimentos de execução dos planos de manutenção e operação;
- XIII – executar auditorias periódicas que irão verificar o estado de conservação do viário, da frota e avaliar os recursos técnicos utilizados;
- XIV – responder pelo pagamento da tarifa de energia elétrica relativa, exclusivamente, à tração dos trolebus;
- XV – executar os serviços necessários para a eletrificação dos trechos existentes ainda não eletrificados do Corredor, no prazo de até 5 (cinco) anos da assinatura do contrato.

Capítulo V

Dos Direitos e Obrigações do Usuário

Art. 12. São direitos e obrigações dos usuários:

- I – receber e utilizar os serviços adequadamente;
- II – pagar a tarifa na forma estabelecida;
- III – receber do Poder Concedente e da Concessionária informações para a defesa de interesses individuais e coletivos relativos aos serviços prestados;
- IV – obter e utilizar o serviço com liberdade de escolha, observadas as normas do Poder Concedente;
- V – levar ao conhecimento do Poder Concedente e da Concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento referentes ao serviço prestado;
- VI – comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela Concessionária na prestação dos serviços; e
- VII – contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços.

Art. 13. O Poder Concedente, assim como a Concessionária, estimularão a participação da comunidade em assuntos de interesse relativos ao Corredor.

Capítulo VI

Da Fiscalização dos Serviços Concedidos e das Sanções Administrativas

Art. 14. Estão sujeitos à fiscalização os serviços constantes no presente Regulamento.

§ 1º A base para a fiscalização dos serviços a que se refere este artigo será o conjunto de fatores de avaliação que definem o padrão de serviço adequado, conforme disposto na Lei Fe-

deral n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, a saber: qualidade, continuidade, regularidade, eficiência, atualidade, generalidade, modicidade, cortesia e segurança.

§ 2º Para os fins do disposto neste artigo, o Poder Concedente estabelecerá regras para a quantificação e aferição dos fatores a que se refere o parágrafo anterior.

Art. 15. O Poder Público aplicará supletivamente ao Corredor as normas do Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986^[2] e suas alterações posteriores.

Art. 16. No exercício da fiscalização, o Poder Concedente terá acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da Concessionária.

Parágrafo único. A fiscalização do serviço será feita por intermédio de órgão técnico da Secretaria dos Transportes Metropolitanos que poderá contar com a cooperação dos usuários.

Art. 17. No prazo de 90 (noventa) dias da data da publicação deste Regulamento será constituída a comissão referida no artigo 36 da Lei Estadual n. 7.835, de 8 de maio de 1992.

Capítulo VII

Da Receita

Art. 18. Constitui receita da Concessionária:

- I – tarifa paga pelos usuários;
- II – cobrança ou preço por publicidade nos veículos não vedada em lei;
- III – outras receitas desde que aprovadas pelo Poder Concedente.

Art. 19. A Concessionária poderá oferecer, mediante anuência do Poder Concedente, os créditos e as receitas decorrentes do contrato a ser firmado, como garantia de financiamento a ser obtido para a compra de veículos, acessórios e equipamentos, até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação de serviço.

Art. 20. A tarifa, os critérios e a periodicidade de sua atualização e as condições de sua revisão serão estabelecidas pelo Poder Concedente de conformidade com sua política tarifária, observadas as normas legais e regulamentares pertinentes e respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Parágrafo único. Por motivo de interesse público relevante, o Poder Concedente poderá estabilizar ou reduzir o valor da tarifa, de forma a garantir a sua modicidade ao usuário, desde que fique assegurada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Capítulo VIII

Das Disposições Gerais

Art. 21. A operação do Corredor será transferida à Concessionária nas condições físicas e operacionais existentes na data de assinatura do respectivo contrato ou, no máximo, 30 (trinta) dias após essa data, na forma a ser estabelecida pelo Secretário dos Transportes Metropolitanos.

§ 1º Os proponentes do procedimento licitatório terão acesso irrestrito à documentação referente às condições de operação e manutenção do viário do Corredor.

Art. 22. A Concessionária poderá propor ao Poder Concedente a revisão das normas e procedimentos de que trata este regulamento, bem como adequações das condições de operação e manutenção do viário, com vistas ao aprimoramento dos serviços oferecidos aos usuários, responsabilizando-se por todos os custos delas decorrentes.

Art. 23. Extinta a concessão, retornam ao Poder Concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios vinculados à operação e manutenção do Corredor, transferidos à Concessionária ou por ela implantados, durante o período da concessão.

Parágrafo único. Não serão reversíveis os equipamentos referidos no inciso IV, do artigo 2º deste Regulamento.

Art. 24. O Secretário dos Transportes Metropolitanos disciplinará, no que couber, a aplicação deste Regulamento.

Mário Covas – Governador do Estado.

Notas sobre o Decreto n. 40.781/96

[1] *Vide* Decreto Estadual n. 40.000, de 16 de março de 1995, à pág. 561.

[2] *Vide* Decreto Estadual n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, à pág. 360.

LEI N. 9.358, DE 13 DE JUNHO DE 1996

AUTORIZA O PODER EXECUTIVO A IMPLANTAR PROGRAMA DE RESTRIÇÃO À CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

O Vice-Governador, em exercício no cargo de Governador do Estado de São Paulo: Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a implantar Programa de Restrição à Circulação de Veículos Automotores na Região Metropolitana de São Paulo, durante o ano de 1996, na época compreendida entre o início de maio e o final de setembro, durante os períodos necessários para prevenir episódios críticos de poluição do ar, tendo em vista as condições climáticas e a concentração de poluentes em desconformidade com os padrões de qualidade legalmente estabelecidos.

Parágrafo único. As proibições e limitações instituídas com base neste artigo não se aplicarão aos seguintes veículos:

1. de transporte coletivo;
2. táxis;
3. de deficientes físicos;
4. de transporte de escolares;
5. motocicletas;
6. tratores, escavadeiras e similares; e
7. outros, empregados em serviços essenciais e de emergência, conforme definido em regulamento.

Art. 2º A inobservância das proibições e limitações de que trata o artigo anterior sujeita o responsável à multa de R\$ 100,00 (cem reais), caracterizando-se a infração administrativa por dia de utilização irregular do veículo.

Parágrafo único. Em caso de reincidência na infração, no mesmo período do ano, a multa terá o seu valor dobrado.

Art. 3º É proibida a circulação de veículo automotor com defeito no equipamento catalisador de gases poluentes ou com sua remoção, quando instalado pelo fabricante, ficando o infrator sujeito à multa prevista no Código Nacional de Trânsito para a hipótese de defeito ou falta de equipamentos obrigatórios.

Art. 4º As penalidades referidas nesta Lei serão aplicadas pelos órgãos e entidades competentes, vinculados às Secretarias de Estado do Meio Ambiente e da Segurança Pública, nos termos da legislação vigente.

Parágrafo único. Não será renovada a licença de trânsito do veículo que apresentar débito por multa decorrente de infração prevista nesta Lei ou que não apresente certificação de aprovação na inspeção periódica de níveis de emissão de gases e ruídos.

Art. 5º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Geraldo Alckmin Filho – Vice-Governador do Estado.

RESOLUÇÃO STM n. 465, DE 13 DE JUNHO DE 1996

ATUALIZA O VALOR MENSAL POR ÔNIBUS CADASTRADO A SER COBRADO PELA EMTU/SP, PELO SERVIÇO DE GERENCIAMENTO RELATIVO À MODALIDADE REGULAR DO TRANSPORTE METROPOLITANO DE PASSAGEIRO

O Secretário de Estado dos Transportes Metropolitanos, no uso das atribuições conferidas pela Lei n. 7.540, de 16 de junho de 1991,^[1]

Considerando os termos da Resolução STM n. 340, de março de 1996;

Considerando a evolução dos custos do Sistema de Transporte Coletivo Regular, conforme disposto na Resolução STM n. 461, de 13 de junho de 1996, resolve:

Art. 1º Fica aprovado o valor mensal por veículo cadastrado, a ser cobrado pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, pelo serviço de gerenciamento relativo aos Serviços Regulares (comum e seletivo), de R\$ 275,00 para R\$ 350,00

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor a partir da zero hora do dia 19 de junho de 1996, revogadas as disposições em contrário.

Nota sobre a Resolução STM n. 465/96

[1] Vide Lei Estadual n. 7.450, de 16 de julho de 1991, à pág. 469.

DECRETO N. 41.049, DE 26 DE JULHO DE 1996

REGULAMENTA A LEI N. 9.358, DE 13 DE JUNHO DE 1996,^[1] QUE AUTORIZA O PODER EXECUTIVO A IMPLANTAR PROGRAMA DE RESTRIÇÃO À CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, em cumprimento ao disposto na Lei n. 9.358, de 13 de junho de 1996,

Considerando que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações, como determina o artigo 225 da Constituição Federal;

Considerando que a saúde é direito de todos e dever do Poder Público, devendo o Estado de São Paulo assegurá-lo mediante a implantação de políticas ambientais que visem ao bem-estar físico, mental e social do indivíduo e da coletividade, nos termos do artigo 219 da Constituição do Estado;

Considerando que o Estado de São Paulo e seus Municípios devem providenciar, com a participação da coletividade, a melhoria do meio ambiente, nos termos do artigo 191 da Constituição do Estado;

Considerando que a atividade econômica se assenta também sobre a defesa do meio ambiente, nos termos do artigo 170, VI, da Constituição Federal;

Considerando que o princípio da precaução obriga os governos a adotar medidas destinadas a prever, evitar ou minimizar as situações de risco à vida, saúde ou ao meio ambiente, bem como mitigar seus efeitos negativos, não devendo a falta de plena certeza científica ser invocada para postergar tais medidas;

Considerando que esse mesmo princípio da precaução foi inscrito na legislação pátria através da “Convenção sobre Mudanças do Clima”, acordada pelo Brasil no âmbito da Organização das Nações Unidas por ocasião do “Encontro da Terra” – “Rio 92”, ratificada pelo Congresso

Nacional pelo Decreto Legislativo n. 1, de 3 de fevereiro de 1994, devendo ser cumprido pelos governos tal como nela se contém;

Considerando que, para dar efetividade a esse direito, também compete ao Estado de São Paulo e a seus municípios combater a poluição em qualquer de suas formas, nos termos do artigo 23, VI, da Constituição Federal;

Considerando que, como medida integrante da política nacional do meio ambiente, os Estados, em função das características locais de tráfego e poluição do ar devem implantar medidas para a redução da circulação de veículos, reorientação do tráfego e revisão do sistema de transportes, com o objetivo de reduzir a emissão global dos poluentes, consoante dispõe o artigo 14 da Lei Federal n. 8.723, de 28 de outubro de 1993 e artigo 2º da Lei Federal n. 6.938, de 31 de agosto de 1981;

Considerando que a degradação da qualidade do ar é fator de risco à saúde pública e que estudos realizados pela Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo e outros institutos internacionais de renome, evidenciam os prejuízos que o aumento da poluição acarreta à saúde humana, como por exemplo:

- a. maior suscetibilidade a infecções pulmonares e maior taxa de mortalidade por doenças respiratórias; desenvolvimento de asma, reversível após três meses de mudança para local não poluído; maior taxa de desenvolvimento de tumores de pulmão, todos demonstrados a partir de experimentos comparativos entre grupos de ratos mantidos por longo período em São Paulo e outros mantidos pelo mesmo período em Atibaia (Bhm e cols., 1989; Saldiva e cols., 1992; Lemos e cols. 1994; Reymão e cols. 1995);
- b. associação significativa entre mortalidade por doenças respiratórias na faixa etária inferior a 5 anos e superior a 65 anos e os níveis de poluição urbana (Saldiva e cols., 1994; Saldiva e cols.; 1995);

Considerando que essas mesmas conclusões foram reiteradas no dia 8 de julho do corrente, na 48ª Reunião da SBPC – Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência, sob o tema “O Ar das Grandes Metrôpoles”, ficando evidenciado que a qualidade do ar em São Paulo interfere sobre a saúde das pessoas o ano todo, mas sobretudo no inverno, quando as condições climáticas dificultam a dispersão dos poluentes;

Considerando que a frota de veículos automotores constitui-se na principal fonte de poluição do ar da Região Metropolitana de São Paulo, respondendo por cerca de 90% da emissão de monóxido de carbono, hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio e por cerca de 60% das emissões de óxidos de enxofre e 50% das emissões de partículas;

Considerando que nos últimos quinze anos, durante o inverno, são cotidianamente ultrapassados os padrões de qualidade do ar por monóxido de carbono, atingindo-se freqüentemente o estado de ATENÇÃO e, em certos períodos, o estado de ALERTA, quando medidas de restrição da atividade industrial e à circulação de veículos devem ser adotadas para o resguardo da saúde da população;

Considerando a gravidade da atual situação e a necessidade de ações preventivas para que se afaste a possibilidade de ingresso no estado de emergência de poluição do ar, quando pode tornar-se obrigatória a proibição total à circulação de veículos (Lei n. 997, de 31 de maio de 1976 e Decreto n. 8.468, de 8 de setembro de 1976);

Considerando os resultados positivos alcançados com o rodízio voluntário de veículos implantado experimentalmente em 1995, quando constatou-se o atendimento ao padrão de qualidade do ar para monóxido de carbono na Cidade de São Paulo, em condições meteorológicas extremamente adversas à dispersão de poluentes;

Considerando a necessidade de salvaguarda do bem-estar e saúde da população por meio de medidas de controle da poluição de implantação rápida e que não requeiram investimentos consideráveis do setor público;

Considerando que a poluição do ar está entre os problemas do cotidiano que mais incomodam a população, conforme pesquisa realizada pelo CEDEC: “Problemas Ambientais: Percepções Práticas e Atitudes dos Moradores de São Paulo”;

Considerando que as características de conurbação da Região Metropolitana de São Paulo e os dados de registro da frota circulante recomendam concentrar as atividades de restrição à circulação de veículos nos Municípios de São Paulo, Guarulhos, Osasco, Ferraz de Vasconcelos, Taboão da Serra, Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Diadema e Mauá, que abrigam mais de 90% da frota;

Considerando que o objetivo precípua do Programa é reduzir a emissão de monóxido de carbono, cujo nível de emissão é mais significativo na combustão dos motores do ciclo Otto movidos primordialmente por gasolina e álcool;

Considerando que os veículos do ciclo diesel na sua totalidade contribuem com 27,7% das emissões de monóxido de carbono (CO) na Região Metropolitana de São Paulo, sendo a parcela devida pelos caminhões equivalentes a 6,8%;

Considerando que o ganho ambiental proporcionado pela restrição da circulação de caminhões, expresso pela redução das emissões de monóxido de carbono de apenas 1,4%, não se justifica em face da problemática no abastecimento de carga que gerará na Região Metropolitana de São Paulo e da essencialidade de que se reveste a atividade econômica de transporte de bens e mercadorias;

Considerando que a CETESB já desenvolve um programa de controle das emissões de fumaça de veículos do ciclo diesel, e que já foi acordado um programa de autocontrole com o Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região – SETCESP, com vistas à redução da fumaça preta;

Considerando que o Programa tem por finalidade a preservação da qualidade do ar na Região Metropolitana de São Paulo, sua execução pode ser objeto de atuação conjunta dos Poderes Públicos Estadual e Municipais, aos quais a Constituição Federal outorga competência concorrente em matéria de meio ambiente e de saúde, razão por que torna-se essencial a colaboração dos Municípios na fiscalização no âmbito de seus territórios, o que se poderá viabilizar mediante a celebração de convênio com cada uma das municipalidades, desde logo autorizada pelo decreto regulamentador da Lei n. 9.358, de 13 de junho de 1996, decreta:

Art. 1º Fica estabelecido o período de 5 a 31 de agosto de 1996, para a execução do Programa de Restrição à Circulação de Veículos Automotores na Região Metropolitana de São Paulo, previsto na Lei n. 9.358, de 13 de junho de 1996, como medida preventiva à ocorrência de episódios críticos de poluição e visando o atendimento dos padrões legais de qualidade do ar.

§ 1º O Programa será executado de segunda à sexta-feira, no horário das 7:00 às 20:00h, na região abrangida pela área territorial correspondente aos seguintes municípios:

1. São Paulo;
2. Guarulhos;
3. Osasco;
4. Ferraz de Vasconcelos;
5. Taboão da Serra;
6. Santo André;
7. São Bernardo do Campo;
8. São Caetano do Sul;
9. Diadema;
10. Mauá.

§ 2º O período de execução do Programa poderá ser prorrogado até 30 de setembro de 1996 e a área de abrangência poderá ser alterada se assim recomendarem as previsões de concentração de poluentes na atmosfera.

Art. 2º Durante o período de execução do Programa a que se refere este Decreto, fica proibida a circulação de veículos automotores conforme o dígito final da placa de licenciamento, observada a seguinte escala:

Dia da Semana	Dígito Final da Placa
Segunda-Feira	1 e 2
Terça-Feira	3 e 4
Quarta-Feira	5 e 6
Quinta-Feira	7 e 8
Sexta-Feira	9 e 0

Art. 3º Executam-se da proibição de circulação os seguintes veículos:

- I – de transporte coletivo;
- II – táxis;
- III – de deficientes físicos;
- IV – de transporte de escolares;
- V – motocicletas e similares;
- VI – tratores, escavadeiras e similares;
- VII – empregados em serviços essenciais e de emergência, a saber:
 - a. transporte e segurança de valores;
 - b. ambulância;
 - c. policiamento;
 - d. combate ao fogo, defesa civil e militares;
 - e. serviço público funerário, de água, luz, telefone, gás, trânsito, coleta de lixo e correio;
 - f. dos Poderes Legislativo e Judiciário conforme venha a ser definido por ato próprio;
 - g. órgãos de imprensa;
 - h. transporte de carga, com massa total máxima igual ou superior a 3.800Kg (três mil e oitocentos quilogramas).

Art. 4º Os órgãos da Administração Direta, as autarquias, as sociedades cujo controle acionário pertença ao Estado e as fundações mantidas pela Fazenda do Estado, sediadas ou que mantenham serviços nos municípios referidos no § 1º do artigo 1º deste Decreto devem, rigorosamente, obedecer ao seguinte:

- I – a restrição à circulação de seus veículos, na forma definida neste Decreto, sob pena de configurar infração disciplinar de natureza grave do responsável;
- II – racionalizar o uso dos veículos de serviço e de representação para cada trajeto a ser percorrido, maximizando sua capacidade de ocupação;
- III – organizar comitês com o fim de estimular seus servidores a adotar o transporte solidário, o transporte público ou outras formas de locomoção para seus locais de trabalho, especialmente nas escolas públicas e nos órgãos e entidades com grande número de servidores;
- IV – realizar palestras e eventos sobre a poluição do ar, o trânsito, a saúde pública e a qualidade de vida, de modo a estimular o debate sobre os problemas ambientais nas áreas urbanas.

§ 1º Em caráter permanente os órgãos e entidades referidos neste artigo deverão controlar a emissão de poluentes de seus veículos, especialmente a emissão de fumaça preta pelos motores a diesel, nos padrões estabelecidos pela CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental.

§ 2º Os responsáveis pelos estabelecimentos médico-hospitalares do Estado deverão adaptar as escalas de plantão de seus servidores de forma a compatibilizar os respectivos horários com as normas deste Decreto.

Art. 5º O descumprimento da restrição ambiental à circulação de veículos automotores, na forma estabelecida por este Decreto, sujeitará o infrator à imposição da penalidade de multa no valor de R\$ 100,00 (cem reais), caracterizando-se a infração por dia de utilização irregular do veículo.

Parágrafo único. Em caso de reincidência, a multa terá o seu valor dobrado.

Art. 6º Compete à CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental e à Polícia Militar a fiscalização e aplicação da multa ambiental referida no artigo 5º deste Decreto.

Art. 7º O auto de infração ambiental será lavrado em duas vias, destinando-se a primeira à CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental e a segunda ao infrator, devendo conter:

- I – identificação do veículo;
- II – local, data e hora de ocorrência da infração;
- III – disposição normativa em que se fundamenta a infração;
- IV – registro e assinatura do autuante.

Parágrafo único. O autuado tomará ciência do auto de infração, alternativamente, da seguinte forma:

- 1 – pessoalmente, por seu representante legal ou preposto;
- 2 – por correspondência.

Art. 8º CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental encaminhará à PRODESP – Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo a primeira via de cada auto de infração ambiental, para fins de processamento e das demais providências necessárias ao cumprimento da Lei n. 9.358, de 13 de junho de 1996 e deste Decreto.

Art. 9º A multa ambiental de que trata este Decreto deverá ser recolhida na forma e até a data de vencimento especificadas na Notificação para Recolhimento da Multa, não podendo o prazo de recolhimento ser inferior a 30 dias da data de ciência da infração.

Parágrafo único. O não recolhimento da multa ambiental na forma e prazo especificados implicará na sua inscrição como dívida ativa do Estado.

Art. 10. No prazo de 20 dias, contados do primeiro dia útil subsequente ao da data da ciência da infração, poderá ser interposto recurso administrativo contra a aplicação da multa ambiental referida neste Decreto.

Parágrafo único. O recurso, dirigido ao Diretor de Controle da Poluição Ambiental da CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental, deverá ser instruído com todos os elementos e provas necessários ao seu exame.

Art. 11. É proibida a circulação de veículo automotor com defeito no equipamento catalisador de gases poluentes ou com sua remoção, quando instalado pelo fabricante, ficando o infrator sujeito à multa prevista no Código Nacional de Trânsito para a hipótese de defeito ou falta de equipamento obrigatório.

Art. 12. Não será renovada a licença de trânsito do veículo que apresentar débito pela multa ambiental de que trata este Decreto ou que não apresente certificação de aprovação na inspeção periódica de níveis de emissão de gases e ruídos.

Art. 13. As Secretarias do Meio Ambiente e da Segurança Pública poderão celebrar convênio com cada um dos Municípios abrangidos pelo presente Decreto, visando à integração dos órgãos públicos estaduais e municipais para a execução e a fiscalização conjunta do Programa instituído pela Lei n. 9.358, de 13 de junho de 1996, observadas as disposições do Decreto n. 40.722, de 20 de março de 1996.^[2]

Art. 14. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Mário Covas – Governador do Estado.

Notas sobre o Decreto n. 41.049/96

[1] *Vide* Lei Estadual n. 9.358, de 13 de junho de 1996, à pág. 613.

[2] *Vide* Decreto Estadual n. 40.722, de 20 de março de 1996, à pág. 602.

**DECRETO N. 41.165,
DE 20 DE SETEMBRO DE 1996^[1]**

DISPÕE SOBRE A REALIZAÇÃO DE DESPESAS COM CONVÊNIOS, CONTRATOS DE SERVIÇOS E DE OBRAS E COMPRAS, NO ÂMBITO DA ADMINISTRAÇÃO DIRETA, AUTARQUIAS, FUNDAÇÕES E EMPRESAS DO ESTADO

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, e

Considerando a necessidade de orientar a ação governamental com austeridade, adotando estritos critérios e parcimônia na utilização dos recursos públicos;

Considerando a necessidade de dar prosseguimento à política de contenção de despesas correntes e de capital, tendo em vista as restrições orçamentárias e financeiras que a atual conjuntura econômica impõe, decreta:

Art. 1º A celebração, a alteração e a prorrogação de convênios, contratos de serviços e de obras, bem como as compras de material permanente e de equipamentos, com valor igual ou superior a R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais), dependerão de prévia manifestação do Secretário de Economia e Planejamento, quanto aos aspectos orçamentários e do Secretário da Fazenda, quanto aos aspectos financeiros.

Art. 2º Os expedientes e processos a serem enviados às Secretarias de Economia e Planejamento e da Fazenda, para cumprimento do disposto no artigo anterior, deverão estar devidamente instruídos com:

- I – manifestação do Secretário Titular da Pasta interessada quanto ao mérito e oportunidade do pleito;
- II – descrição da ação pretendida, com a indicação dos benefícios de interesse público esperados;
- III – indicação da natureza dos serviços e as justificativas técnicas que fundamentam a proposta;
- IV – indicação do valor total da contratação expressa em reais, com a identificação da respectiva data-base do cálculo e dos critérios utilizados na composição desse valor;
- V – prazo previsto de vigência contratual, indicando o valor estimado para cada exercício, respeitado o limite orçamentário de despesas fixado para o exercício em curso;
- VI – indicação das fontes de recursos previstas para a cobertura das despesas decorrentes do convênio, da contratação ou compra, com demonstração da devida disponibilidade orçamentária.

Art. 3º As exigências de que tratam os artigos 1º e 2º deste Decreto destinam-se a todos os órgãos da Administração Pública Direta, às autarquias, às fundações instituídas ou mantidas pelo Poder Público e às sociedades em que o Estado detenha, direta ou indiretamente, a maioria do capital social com direito a voto.

Art. 4º Os reflexos orçamentários e financeiros dos convênios e das contratações com vigência superior ao exercício de sua celebração deverão ser compatibilizados com os limites das despesas previstas e a prever nas Propostas Orçamentárias Anuais, no caso das entidades da Administração Direta, Autarquias e Fundações, e nos Orçamentos Empresariais das empresas estatais.

Art. 5º As manifestações referidas no artigo 1º deste Decreto caducam, para os efeitos dessa disposição, no prazo de 1 (um) ano, a contar da data em que se pronunciar o último dos dois Secretários de Estado instados a opinar, devendo a Pasta interessada, se for o caso, renovar o procedimento aludido.

Art. 6º As variações apuradas no processo licitatório até o limite de 10% acima dos valores autorizados, poderão ser automaticamente absorvidas desde que haja disponibilidade orça-

mentária, não necessitando de nova manifestação, devendo porém ser comunicadas aos órgãos mencionados no artigo 1º deste Decreto.

Art. 7º As sociedades em que o Estado detenha, direta ou indiretamente, a maioria do capital social com direito a voto poderão apresentar, para as manifestações de que trata o artigo 1º deste Decreto, as solicitações relacionadas a investimentos, de forma consolidada por projeto, devendo para tanto apresentar demonstrativos individualizados por natureza de contrato ou de serviço.

Art. 8º As sociedades em que o Estado detenha, direta ou indiretamente, a maioria do capital social com direito a voto, que não dependam orçamentária e financeiramente de recursos do Tesouro Estadual para a celebração de sua programação de investimentos, serão liberadas das exigências de tramitação administrativa de que trata o artigo 1º deste Decreto, desde que os projetos que compõem a referida programação de investimentos estejam em consonância com o Orçamento Empresarial aprovado para o exercício em curso.

Art. 9º As Secretarias de Economia e Planejamento e da Fazenda, por meio de seus órgãos competentes, poderão editar normas complementares para a execução deste Decreto.

Art. 10. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário e, em especial, os Decretos ns. 36.450, de 14 de janeiro de 1993, 39.906, de 2 de janeiro de 1995 e 40.067, de 28 de abril de 1995.

Mário Covas – Governador do Estado.

Nota sobre o Decreto n. 41.165/96

[1] Revoga o Decreto Estadual n. 36.450, de 14 de janeiro de 1993, *vide* à pág. 526.

LEI N. 9.398, DE 18 DE NOVEMBRO DE 1996^[1]

ALTERA A LEI N. 7.857, DE 22 DE MAIO DE 1992

O Governador do Estado de São Paulo,
Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º O artigo 3º da Lei n. 7.857, de 22 de maio de 1992, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 3º Os órgãos da Administração Pública direta, indireta ou fundacional deverão manter em suas sedes, em locais de fácil acesso e endereço definido, núcleos de atendimento com espaço físico, recursos humanos e implementos administrativos compatíveis com o volume de transações por eles efetuadas, para receber, classificar e ordenar cópias de todos os documentos que compõem os processos de compra de bens e serviços e de compra, venda e alienação de imóveis aí compreendidos desde a justificativa inicial da necessidade do ato até os procedimentos finais de encerramento do caso”.

Art. 2º O artigo 4º da Lei n. 7.857, de 22 de maio de 1992, passa a ter a seguinte redação, revogado seu parágrafo único:

“Art. 4º Os órgãos da Administração Pública direta, indireta ou fundacional de qualquer dos Poderes do Estado comunicarão, por escrito à Assembléia Legislativa, no prazo máximo de 8 (oito) dias contados da concretização, os seguintes atos, relativos a cada uma de suas licitações: anúncio de realização, julgamento e adjudicação, contratação, aditamentos e encerramento do contrato. Deverão constar na comunicação, de forma clara e inequívoca, o número do processo, o número do Convite, Tomada ou Concorrência, o objeto da licita-

ção, o Código da Unidade de Despesa responsável pela transação e o endereço em que os documentos podem ser consultados”.

Art. 3º Fica revogado o artigo 5º da Lei n. 7.857, de 22 de maio de 1992.

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

Mário Covas – Governador do Estado.

Nota sobre a Lei n. 9.398/96

[1] Dá nova redação ao artigo 4º e revoga o artigo 5º da Lei Estadual n. 7.857, de 22 de maio de 1992, *vide* à pág. 514.

DECRETO N. 41.456, DE 18 DE DEZEMBRO DE 1996

cria o Grupo Executivo para Redução de Acidentes de Trânsito no Estado de São Paulo – GERAT/SP

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º Fica criado, na Secretaria dos Transportes, diretamente subordinado ao Titular da Pasta, o Grupo Executivo para Redução de Acidentes de Trânsito no Estado de São Paulo – GERAT/SP, com a finalidade de coordenar as providências necessárias à redução de acidentes de trânsito nas vias e rodovias.

Art. 2º Ao Grupo Executivo para Redução de Acidentes de Trânsito – GERAT/SP cabe:

- I – propor os atos normativos que se fizerem necessários à implantação do Plano Nacional Integrado de Redução de Acidentes de Trânsito no Estado de São Paulo;
- II – promover a implementação e monitorar o Plano a que se refere o inciso anterior;
- III – analisar, implementar e coordenar medidas que contribuam para a redução substancial do número e da gravidade dos acidentes ocorridos no trânsito;
- IV – adotar medidas visando à ação integrada dos órgãos estaduais de fiscalização do trânsito, de educação, saúde e trabalho, buscando a adequação da organização do Governo do Estado à efetiva implementação do Código Brasileiro de Trânsito.

Art. 3º O Grupo Executivo para Redução de Acidentes de Trânsito – GERAT/SP será integrado por um representante de cada uma das seguintes Secretarias de Estado:

- I – dos Transportes, que será o seu Presidente;
- II – do Governo e Gestão Estratégica;
- III – da Segurança Pública;
- IV – da Educação;
- V – da Saúde.

§ 1º Poderão ser convidados a participar dos trabalhos do Grupo Executivo para Redução de Acidentes de Trânsito – GERAT/SP representantes de outros órgãos, bem como de entidades públicas ou privadas.

§ 2º Os membros do Grupo Executivo para Redução de Acidentes de Trânsito – GERAT/SP e seus respectivos suplentes, serão designados pelo Governador do Estado.

§ 3º As funções de membro do Grupo Executivo para Redução de Acidentes de Trânsito – GERAT/SP não serão remuneradas, a qualquer título, sendo, porém, consideradas como de serviço público relevante.

Art. 4º O Grupo Executivo para Redução de Acidentes de Trânsito – GERAT/SP conta com uma Secretaria Executiva incumbida de prestar-lhe os serviços de apoio técnico-administrativo que se fizerem necessários ao seu adequado desempenho.

Art. 5º A Secretaria Executiva do Grupo Executivo para Redução de Acidentes de Trânsito – GERAT/SP será dirigida por um Secretário-Executivo designado pelo Governador do Estado.

Art. 6º Grupo Executivo para Redução de Acidentes de Trânsito – GERAT/SP, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data da designação de seus membros, submeterá à aprovação do Secretário dos Transportes o regimento interno disciplinando o seu funcionamento.

Art. 7º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Mário Covas – Governador do Estado.

RESOLUÇÃO STM n. 479, DE 31 DE DEZEMBRO DE 1996

**CREDENCIA FUNCIONÁRIOS DA EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS – EMTU
PARA EXERCEREM A FUNÇÃO DE AGENTE FISCAL DO SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE
COLETIVO POR ÔNIBUS**

O Secretário dos Transportes Metropolitanos, no uso de suas atribuições legais, com fundamento no artigo 38, inciso III, alínea *j*, do Decreto n. 34.184, de 18 de novembro de 1991^[1] e nas disposições do Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, alterado pelo Decreto n. 27.436, de 7 de outubro de 1987,^[2] do Decreto n. 19.835, de 29 de outubro de 1982, alterado pelo Decreto n. 28.478, de 30 de junho de 1988,^[3] e ainda da Resolução STM n. 55, de 4 de fevereiro de 1992, que disciplina as atividades de fiscalização do Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo por Ônibus, resolve:

Art. 1º Ficam credenciados os funcionários da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, constantes do anexo desta Resolução, para exercerem a função de Agente Fiscal do Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo por Ônibus, nos termos da legislação citada.

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

Obs: O anexo que se refere a Resolução STM n. 479, de 31 de dezembro de 1996, foi publicado no DOE de 4 de janeiro de 1997.

↕ Notas sobre a Resolução STM n. 479/96

[1] *Vide* Decreto Estadual n. 34.184, de 18 de novembro de 1991, à pág. 473.

[2] *Vide* Decreto Estadual n. 27.436, de 7 de outubro de 1987, à pág. 378.

[3] *Vide* Decreto Estadual n. 28.478, de 30 de junho de 1988, à pág. 386.

PORTARIA SUP/DER N. 10, DE 15 DE JANEIRO DE 1997

ALTERA REDAÇÃO DOS ARTIGOS 1º E 2º DA PORTARIA SUP/DER N. 26, DE 28 DE JUNHO DE 1991

O Superintendente do Departamento de Estradas de Rodagem, considerando a necessidade de serem estabelecidos parâmetros voltados a descaracterizar a concorrência dos serviços intermunicipais que interferem com os municipais e/ou metropolitanos e bem assim preservar o equilíbrio econômico operacional dos mesmos, resolve:

Art. 1º Os artigos 1º e 2º da Portaria SUP/DER n. 26, de 28.06.91, passam a ter a seguinte redação:

“Art. 1º Nenhuma linha ou seccionamento intermunicipal de transporte coletivo da jurisdição do DER/SP poderá ter preço de passagem igual ou inferior ao de linha municipal ou metropolitana quando cumulativamente:

- I – houver coincidência de itinerário da linha intermunicipal em mais de 50% do percurso da linha municipal ou metropolitana indeferida; e,
- II – o número de horários realizados pela linha municipal ou metropolitana interferida seja superior a 30% dos operados pela linha intermunicipal interferente”.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica para fins de integração físico-tarifária e nos casos em que o município ou a região metropolitana pratique tarifas diferenciadas para o mesmo tipo ou nível de serviço”.

“Art. 2º Atendidas e comprovadas as condições de que trata o artigo 1º anterior, para a linha intermunicipal interferente, o DER/SP poderá autorizar a prática do preço de passagem igual ao do serviço municipal, ou metropolitano, acrescido do valor de R\$ 0,05 (cinco centavos), desde que o poder concedente do serviço interferido assim o requeira”.

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

DESPACHO DO GOVERNADOR, DE 27 DE FEVEREIRO DE 1997

APROVA CELEBRAÇÃO DE CONVÊNIOS ENTRE A COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ E A COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM, PARA EXECUÇÃO DO “PROJETO LESTE”

No Processo STM n. 296/97, em que é interessada a Coordenadoria de Planejamento e Gestão, sobre convênio entre o METRÔ e CPTM, com interveniência da STM – “Projeto Leste”: Diante da instrução dos presentes autos, destacando-se a representação do Secretário dos Transportes Metropolitanos e o Parecer n. 217-97 da AJG, aprovo a celebração do convênio proposto, entre a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, com a interveniência do Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria dos Transportes Metropolitanos objetivando a execução conjunta de ações para a implantação de melhorias na extensão leste do “Projeto Leste” do trem metropolitano da CPTM, observadas as normas legais e regulamentares pertinentes”.

**LEI N. 9.501,
DE 11 DE MARÇO DE 1997**

INSTITUI A SEMANA EDUCATIVA DO TRÂNSITO EM ESTABELECIMENTO DE ENSINO

O Presidente da Assembléia Legislativa:

Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo nos termos do artigo 28, § 4º, da Constituição do Estado, a seguinte Lei:

Art. 1º Em todos os estabelecimentos da rede pública de ensino pré-escolar, fundamental e médio realizar-se-á, anualmente, entre os dias 16 e 31 de maio, a “Semana Educativa do Trânsito”, tendo por fim o desenvolvimento da consciência do educando das regras práticas de trânsito de veículos e pedestres, nas cidades e nas rodovias, com o objetivo da segurança comum.

Parágrafo único. Aos alunos do ensino médio serão definidas ações direcionadas e progressivas.

Art. 2º Para execução da “Semana Educativa do Trânsito” integrarão órgãos públicos das áreas de segurança, educação, saúde, infância e juventude, cidadania, cultura, bem como outras que se fizerem necessárias, tudo sob a coordenação, organização e execução da divisão de Educação do Trânsito, do Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN.

Parágrafo único. Fica admitida a participação de entidades não governamentais, as quais poderão receber incentivos.

Art. 3º No curso da Semana deverá ser observada a seguinte orientação:

- I – todo o trabalho escolar consistirá na explanação de temas direcionados a campanhas educativas de trânsito, segurança e prevenção de acidentes nas estradas e, especialmente, nas cidades, com relevância às peculiaridades locais;
- II – aplicação do método de projetos ou de unidades de trabalho, de maneira que todos os conhecimentos sejam adquiridos tanto quanto possível em situação real, precisamente, e de modo secundário o recurso à simples memorização de regras ou de noções sobre o trânsito em geral;
- III – em todas as oportunidades será propiciada a aquisição de conhecimentos e experiências sobre o movimento rodoviário nacional e particularmente de São Paulo, ressaltando-se a importância econômica e social das estradas de rodagem.

Art. 4º A “Semana Educativa do Trânsito” será encerrada em cada estabelecimento de ensino com exposição de desenhos, gráficos e outros trabalhos realizados.

§ 1º O trabalho que houver obtido a melhor classificação pela comissão julgadora da direção do estabelecimento será enviado, dentro de 5 (cinco) dias, após o encerramento da Semana, à Delegacia de Ensino respectiva, a qual procederá à classificação final, e o autor do melhor trabalho será distinguido com medalha e diploma de menção honrosa, publicada no Diário Oficial e amplamente divulgada nas escolas.

§ 2º A comissão julgadora será integrada por 4 (quatro) membros do quadro funcional, nomeados pelo Diretor, a quem caberá o voto de desempate.

§ 3º Nos estabelecimentos de ensino constituídos de diferentes cursos, a seleção dos trabalhos será correspondente a cada um deles.

Art. 5º A inobservância do disposto nesta Lei acarretará ao responsável a prática de falta grave, com previsão de punição.

Art. 6º A Secretaria de Estado dos Negócios da Segurança Pública, em parceria com a Secretaria de Estado da Educação, baixará normas regulamentares de natureza técnica, no prazo de 60 (sessenta) dias, contados a partir da publicação desta Lei.

Art. 7º As despesas decorrentes da aplicação desta Lei serão consignadas no Orçamento-Programa do Estado, suplementadas, se necessário.

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

Ricardo Trípoli – Presidente da Assembléia Legislativa.

DECRETO N. 41.659, DE 25 DE MARÇO DE 1997

DISPÕE SOBRE A APLICAÇÃO, NA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA, DA LEGISLAÇÃO REGULAMENTADORA DO TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS, POR ÔNIBUS, DA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE SÃO PAULO, E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais,

Considerando a edição da Lei Complementar n. 815, de 30 de julho de 1996, que cria a Região Metropolitana da Baixada Santista;

Considerando que, nos termos da Lei n. 7.450, de 16 de julho de 1991, o transporte urbano de passageiros nas regiões metropolitanas é de competência da Secretaria dos Transportes Metropolitanos;

Considerando a necessidade de dotar o transporte coletivo de passageiros por ônibus da Região Metropolitana da Baixada Santista de instrumentos regulamentadores apropriados à sua metropolização;

Considerando a necessidade de harmonizar os dispositivos aplicados à Região Metropolitana da Grande São Paulo – RMSPP com os da nova região;

Considerando que o transporte intermunicipal de passageiros na Região Metropolitana da Baixada Santista, nos termos da Lei Complementar n. 815, de 30 de julho de 1996, passou a ser de competência da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, decreta:

Art. 1º Aplicam-se concomitantemente na Região Metropolitana da Grande São Paulo e na Região Metropolitana da Baixada Santista, no que couber, o disposto no Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986,^[1] alterado pelo Decreto n. 27.436, de 7 de outubro de 1987,^[2] e pelo Decreto n. 38.352, de 26 de janeiro de 1994,^[3] que regulamentam os Serviços Metropolitanos de Transporte Coletivo Regular de Passageiros por Ônibus, bem como o Decreto n. 19.835, de 29 de outubro de 1982,^[4] alterado pelo Decreto n. 28.478, de 3 de junho de 1988^[5], e Decreto n. 36.963, de 23 de junho de 1993, que regulamentam os Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros, de interesse Metropolitano, sob regime de fretamento.

Art. 2º O Serviço Intermunicipal Regular de Transporte Coletivo de Passageiros, regulamentado pelo Decreto n. 29.913, de 12 de maio de 1989,^[6] alterado pelo Decreto n. 30.945, de 12 de dezembro de 1989^[7] e Decreto n. 31.104, de 27 de dezembro de 1989,^[8] bem como o Serviço Intermunicipal Fretado de Transporte Coletivo, regulamentado pelo Decreto n. 29.912, de 12 de maio de 1989,^[9] alterado pelo Decreto n. 31.105, de 27 de dezembro de 1989^[10] e Decreto n. 32.550, de 7 de novembro de 1990,^[11] no que se referem aos transportes intra e intermetropolitanos, relacionados à Região Metropolitana da Baixada Santista, sob a jurisdição do Departamento de Estradas de Rodagem – DER, passam para a jurisdição da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, aplicando-se-lhes, no que couber, a legislação citada no artigo anterior.

Art. 3º A Secretaria dos Transportes Metropolitanos deverá, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, definir as atribuições e competências dos seus órgãos e das entidades da Administração Indireta que lhe sejam vinculadas e adotar as providências cabíveis para adequar e compatibilizar os serviços concedidos, autorizados ou permitidos às condições da nova regulamentação.

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

Mário Covas – Governador do Estado.

Notas sobre o Decreto n. 41.659/97

- [1] *Vide* Decreto Estadual n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, à pág. 360.
- [2] *Vide* Decreto Estadual n. 27.436, de 7 de outubro de 1987, à pág. 378.
- [3] *Vide* Decreto Estadual n. 38.352, de 26 de janeiro de 1994, à pág. 532.
- [4] *Vide* Decreto Estadual n. 19.835, de 29 de outubro de 1982, à pág. 347.
- [5] *Vide* Decreto Estadual n. 28.478, de 3 de julho de 1988, à pág. 386.
- [6] *Vide* Decreto Estadual n. 29.913, de 12 de maio de 1989, à pág. 404.
- [7] *Vide* Decreto Estadual n. 30.945, de 12 de dezembro de 1989, à pág. 460.
- [8] *Vide* Decreto Estadual n. 31.104, de 27 de dezembro de 1989, à pág. 461.
- [9] *Vide* Decreto Estadual n. 29.912, de 12 de maio de 1989, à pág. 394.
- [10] *Vide* Decreto Estadual n. 31.105, de 27 de dezembro de 1989, à pág. 461.
- [11] *Vide* Decreto Estadual n. 32.550, de 7 de novembro de 1990, à pág. 463.

RESOLUÇÃO ST N. 8, DE 31 DE MARÇO DE 1997

DISPÕE SOBRE A PADRONIZAÇÃO DOS PROCESSOS ELETRÔNICOS DESTINADOS À ARRECADAÇÃO AUTOMÁTICA DE TARIFAS DE PEDÁGIO NO ESTADO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Secretário dos Transportes, considerando a necessidade de reduzir os congestionamentos em pedágios;

Considerando a necessidade de reduzir os custos operacionais;

Considerando que o Programa de Concessão Rodoviária do Estado de São Paulo impõe aos concessionários a obrigatoriedade da implantação de arrecadação automática de tarifas de pedágio;

Considerando a necessidade que o usuário disponha de um único dispositivo a bordo do veículo;

Considerando a necessidade de se implantar um sistema único de cobrança de pedágio, eficiente, ágil e flexível;

Considerando que os equipamentos destinados à arrecadação propiciem também, outras funções relativas ao gerenciamento e controle do transporte rodoviário;

Considerando permitir a arrecadação automática em pistas livres, sem faixas segregadas; e

Considerando que os equipamentos devem ter arquitetura aberta, permitindo atualização tecnológica permanente, resolve:

Art. 1º Determinar que equipamentos e sistemas destinados à arrecadação automática de tarifa de pedágio instalados em qualquer rodovia do Estado de São Paulo:

I – utilizem a faixa de frequência de rádio de 5,8 Ghz; e

II – atendam ao protocolo de comunicação do especificado no documento STANDART FOR DEDICATED, SHORT RANGE, TWO-WAY TO ROADSIDE COMMUNICATIONS EQUIPMENT emitido pela American Society for Testing and Materials – ASTM, na versão 6.

Art. 2º Estabelecer processo gradativo para a adequação dos equipamentos e sistemas ao padrão estabelecido no artigo 1º, na forma a seguir explicitada.

§ 1º Será permitida a instalação, até 1º de janeiro de 1999, de equipamentos e sistemas que utilizem faixas de frequência de 915 Mhz ou de 5,8 Ghz e qualquer protocolo de comunicação, proprietário ou não.

§ 2º Até 01.01.99 os equipamentos que estiverem operando em padrão diferente do especificado no artigo 1º deverão ser adequados ao padrão ali estabelecido.

Art. 3º Responsabilizar a entidade que adquiriu equipamentos e sistemas de pista ou de bordo, pelo eventual custo decorrente de substituição ou adaptação necessária à adequação ao padrão, não decorrendo em qualquer ônus aos usuários, tampouco ao DER – Departamento de Estradas de Rodagem e DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A.

Art. 4º Determinar que o DER – Departamento de Estradas de Rodagem e a DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A., elaborem documento técnico detalhando todos os parâmetros que deverão ser utilizados no Protocolo de Comunicação, assim como, todos os requisitos básicos que garantam a interoperabilidade entre os diversos equipamentos que comporão o sistema de arrecadação automática de tarifas de pedágio.

§ 1º O DER e a DERSA deverão divulgar esta Resolução entre os possíveis interessados, especialmente os fornecedores potenciais de equipamentos e sistemas e as empresas detentoras de concessões rodoviárias.

§ 2º A documentação de que trata este artigo deverá ser encaminhada, a pedido, para qualquer interessado, no prazo máximo de 30 dias.

Art. 5º Esta Resolução entrará em vigor na data da sua publicação.

RESOLUÇÃO STM N. 493, DE 23 DE ABRIL DE 1997

ESTENDE PARA A REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA A APLICABILIDADE DAS NORMAS QUE, NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO, DISCIPLINAM O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DE ÔNIBUS

O Secretário dos Transportes Metropolitanos, considerando as disposições da Lei n. 7.450, de 16 de julho de 1991, que criou a Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM, estabelecendo suas competências e atribuições e, bem assim, do Decreto n. 34.184, de 18 de novembro de 1991,^[1] que fixou a sua estrutura;

Considerando, a necessidade de harmonizar os dispositivos anteriormente existentes com a atual Lei Complementar n. 815, de 30 de julho de 1996, definindo a área de atuação da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, e aperfeiçoando os procedimentos relativos às atividades desenvolvidas conjuntamente pela STM e pela EMTU/SP;

Considerando, o disposto no Decreto n. 41.659, de 25 de março de 1997,^[2] que dispõe sobre a aplicação, na Região Metropolitana da Baixada Santista, da legislação regulamentadora do transporte coletivo de passageiros, por ônibus, da Região Metropolitana da Grande São Paulo, e dá providências correlatas;

Considerando, as disposições do Decreto n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986,^[3] com as modificações operadas pelos Decretos ns. 27.436, de 7 de outubro de 1987^[4] e 38.352, de 26 de janeiro de 1994,^[5] e Decreto n. 19.835, de 29 de outubro de 1982,^[6] alterado pelos Decretos ns. 28.478, de 3 de junho de 1988^[7] e 36.963, de 23 de junho de 1993; e

Considerando, finalmente, a necessidade de fixar normas e procedimentos para a gestão do transporte coletivo metropolitano e intermetropolitano de passageiros das Regiões Metropolitanas de São Paulo e da Baixada Santista, resolve:

Art. 1º Estender para a Região Metropolitana da Baixada Santista a aplicabilidade, no que couber, das Resoluções que normatizam os Decretos ns. 24.675/86 e 19.835/82 com suas posteriores modificações e que disciplinam o transporte coletivo de passageiros por ônibus, das modalidades regular e fretamento, a seguir indicadas:

1. Resolução SNM n. 33, de 28 de fevereiro de 1985, que autoriza as empresas operadoras a conceder transporte gratuito aos policiais militares fardados, publicada no DO de 1º de março de 1985;
2. Resolução SNM n. 151, de 14 de outubro de 1987, que estabelece normas complementares relativas à coleta de dados referente à execução de serviços metropolitanos de transporte coletivo regular de passageiros, por ônibus na Região Metropolitana de São Paulo, publicada no DO de 14 de outubro de 1987;
3. Resolução STM n. 55, de 4 de fevereiro de 1992, que disciplina as atividades realizadas pela STM e pela EMTU/SP, relativas à fiscalização do Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo por Ônibus, publicada no DO de 5 de fevereiro de 1992;
4. Resolução STM n. 75, de 24 de março de 1992,^[9] que disciplina as atividades realizadas pela STM e pela EMTU/SP, relativas ao planejamento, acompanhamento e controle operacional do Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo por Ônibus, publicada no DO de 25 de março de 1992;
5. Resolução STM n. 89, de 15 de abril de 1992,^[9] que estabelece normas para o registro cadastral das empresas interessadas na execução de serviço metropolitano de transporte coletivo regular de passageiros por ônibus, publicada no DO de 16 de abril de 1992;
6. Resolução STM n. 98, de 7 de maio de 1992,^[10] que disciplina as atividades realizadas pela STM e pela EMTU/SP, relativas ao planejamento, acompanhamento e controle tarifário, econômico e financeiro do Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo por Ônibus, publicada no DO de 8 de maio de 1992;
7. Resolução STM n. 101, de 28 de maio de 1992, que disciplina as medidas necessárias à implantação da isenção do pagamento de tarifas de transporte coletivo urbano, de âmbito metropolitano sob responsabilidade do Estado, concedida às pessoas portadoras de deficiência, publicada no DO de 30 de maio de 1992;
8. Resolução STM n. 103, de 29 de maio de 1992, que atribui à EMTU/SP a emissão e comercialização do Vale-Transporte, publicada no DO de 30 de maio de 1992;
9. Resolução STM n. 200, de 4 de março de 1993,^[11] que disciplina a gratuidade dos transportes coletivos urbanos, por ônibus, aos maiores de sessenta e cinco anos, nas linhas metropolitanas de característica comum, publicada no DO de 5 de março de 1993;
10. Resolução STM n. 247, de 21 de julho de 1993, que institui a carteira do passe escolar metropolitano, publicada no DO de 22 de julho de 1993;
11. Resolução STM n. 340, de 17 de março de 1994,^[12] que atualiza os valores da remuneração dos serviços de gerenciamento e os valores das despesas de apreensão de veículos irregulares;
12. Resolução STM n. 403, de 29 de dezembro de 1994, que reserva assentos preferenciais nos ônibus que operam as linhas metropolitanas de transporte coletivo regular de passageiros comuns e seletivas às gestantes, pessoas portando crianças de colo, idosos ou portadores de deficiência física, publicada no DO de 30 de dezembro de 1994;
13. Resolução STM n. 406, de 20 de janeiro de 1995,^[13] que autoriza o serviço de fretamento metropolitano particular com um único veículo próprio, publicada no DO de 21 de janeiro de 1995;
14. Resolução STM n. 425, de 5 de julho de 1995, que estabelece normas de emissão de documento anexo ao Contrato de Concessão e do Termo de Permissão, dos serviços sob jurisdição metropolitana, publicada no DO de 15 de julho de 1995;
15. Resolução STM n. 435, de 7 de dezembro de 1995, que disciplina a retirada de circulação e lacração de veículo por constatação de estado inadequado de funcionamento, publicada no DO de 8 de dezembro de 1995;

16. Resolução STM n. 437, de 14 de dezembro de 1995, que atualiza os valores da Resolução STM n. 340, de 17 de março de 1994, relativos aos serviços de gerenciamento com fretamento, publicada no DO de 16 de dezembro de 1995;
17. Resolução STM n. 450, de 15 de abril de 1996,^[14] que disciplina a circulação, espaço interno, equipamentos de arrecadação e outros nos ônibus que operam o serviço de transporte coletivo metropolitano regular de passageiros por ônibus, publicada no DO de 16 de abril de 1996;
18. Resolução STM n. 465, de 13 de junho de 1996, que atualiza o valor mensal por ônibus cadastrado a ser cobrado pela EMTU/SP, pelo serviço de gerenciamento relativo à modalidade regular do transporte metropolitano de passageiros, publicada no DO de 14 de junho de 1996;
19. Resolução STM n. 479, de 31 de dezembro de 1996, que credencia empregados da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP para as funções de agentes fiscais, publicada no DO de 4 de janeiro de 1997.

Art. 2º As Resoluções mencionadas no artigo anterior aplicam-se também às linhas intermetropolitanas que operam com veículos de característica rodoviária, excetuando-se as contidas nos itens 1, 7, 8, 9 e 12.

Art. 3º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Notas sobre a Resolução STM n. 493/96

- [1] *Vide* Decreto Estadual n. 34.184, de 18 de novembro de 1991, à pág. 473.
- [2] *Vide* Decreto Estadual n. 41.659, de 25 de março de 1997, à pág. 625.
- [3] *Vide* Decreto Estadual n. 24.675, de 30 de janeiro de 1986, à pág. 360.
- [4] *Vide* Decreto Estadual n. 27.436, de 7 de outubro de 1987, à pág. 378.
- [5] *Vide* Decreto Estadual n. 38.352, de 26 de janeiro de 1994, à pág. 532.
- [6] *Vide* Decreto Estadual n. 19.835, de 29 de outubro de 1982, à pág. 347.
- [7] *Vide* Decreto Estadual n. 28.478, de 3 de junho de 1988, à pág. 386.
- [8] *Vide* Resolução Estadual STM n. 75, de 24 de março de 1992, à pág. 497.
- [9] *Vide* Resolução Estadual STM n. 89, de 15 de abril de 1992, à pág. 503.
- [10] *Vide* Resolução Estadual STM n. 98, de 7 de maio de 1992, à pág. 505.
- [11] *Vide* Resolução Estadual STM n. 200, de 4 de março de 1993, à pág. 527.
- [12] *Vide* Resolução Estadual STM n. 340, de 17 de março de 1994, à pág. 533.
- [13] *Vide* Resolução Estadual STM n. 406, de 20 de janeiro de 1995, à pág. 552.
- [14] *Vide* Resolução Estadual STM n. 450, de 15 de abril de 1996, à pág. 605.

LEI N. 9.690, DE 2 DE JUNHO DE 1997

AUTORIZA O PODER EXECUTIVO A IMPLANTAR PROGRAMA DE RESTRIÇÃO À CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES NA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE SÃO PAULO, E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS

O Governador do Estado de São Paulo,
Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a implantar Programa de Restrição à Circulação de Veículos Automotores na Região Metropolitana da Grande São Paulo, no período compreendido entre o início de maio e o final de setembro nos anos de 1997 e 1998.

§ 1º As medidas do Programa têm caráter preventivo e objetivam evitar a ocorrência de episódios críticos de poluição atmosférica, bem como diminuir o risco de serem ultrapassados os padrões de qualidade do ar legalmente estabelecidos.

§ 2º Consideram-se fontes móveis de poluição os veículos automotores, independentemente do combustível utilizado.

Art. 2º As proibições e limitações instituídas pelo Programa não se aplicarão aos seguintes veículos:

- I – de transporte coletivo e de lotação;
- II – táxis;
- III – dirigidos por pessoas portadoras de deficiência ou que as transportem;
- IV – de transporte de escolares;
- V – motocicletas e similares;
- VI – tratores, escavadeiras, guinchos e similares;
- VII – de transporte de produtos perecíveis;
- VIII – de transporte de cargas utilizadas por feirantes;
- IX – elétricos e movidos a gás natural, com equipamento original de fábrica; e
- X – outros, empregados em serviços essenciais e de emergência, conforme definido em regulamento.

Art. 3º A inobservância das proibições e limitações de que trata esta Lei sujeita a fonte móvel de poluição à multa ambiental equivalente a R\$ 100,00 (cem reais), caracterizando-se a infração administrativa por dia de utilização irregular do veículo.

Parágrafo único. Em caso de reincidência na infração, no mesmo período do ano, a multa ambiental terá o seu valor dobrado.

Art. 4º Considera-se, ainda, infração ambiental a circulação de veículo automotor, em qualquer época do ano, com defeito no equipamento catalisador de gases poluentes ou com sua remoção, quando instalado pelo fabricante, ficando o infrator sujeito à multa ambiental equivalente a R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais).

Parágrafo único. A multa de que trata este artigo, se for o caso, será aplicada cumulativamente com a multa a que se refere o artigo anterior.

Art. 5º As penalidades desta Lei serão aplicadas pelos órgãos e entidades competentes, vinculados à Secretaria do Meio Ambiente e à Secretaria da Segurança Pública, em procedimento administrativo definido em decreto, contendo prazos, recursos e demais requisitos que assegurem ampla defesa do infrator.

§ 1º Para a execução desta Lei, poderão ser celebrados convênios com os Municípios abrangidos pelo Programa ou com entidades autárquicas municipais, inclusive as vinculadas à polícia de trânsito.

§ 2º O processamento e a notificação das multas ambientais decorrentes de infrações a esta Lei serão feitos pela Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo – PRODESP.

§ 3º Não será renovada a licença de trânsito da fonte móvel de poluição que apresentar débito por multa ambiental decorrente de infração prevista nesta Lei, ou que não apresente certificado de aprovação em inspeção periódica de níveis de emissão de gases e ruídos.

Art. 6º Os valores auferidos na aplicação das multas previstas nos artigos 3º e 4º da presente Lei serão destinados, parcialmente, a programas de saneamento e educação ambiental.

Art. 7º (Vetado).

Parágrafo único. (Vetado).

Art. 8º A Secretaria do Meio Ambiente fará publicar, no Diário Oficial do Estado, no prazo de 60 (sessenta) dias após o término do Programa, relatório informativo com os resultados téc-

nicos obtidos, regionalizados e integrados, com quadros comparativos dos parâmetros utilizados, bem como as metas definidas para o Programa.

Art. 9º Ficam obrigados os veículos de transportes de cargas com massa total máxima superior a 6.000 (seis mil) quilogramas, movidos a diesel, a ser equipados com tubos de descarga vertical, no seu lado esquerdo, com saída próxima ao teto.

§ 1º A partir de 1º de janeiro de 1998, os fabricantes deverão fornecer, ao consumidor, veículos equipados de acordo com o disposto nesta Lei.

§ 2º Os veículos de transporte de carga de que trata este artigo e que necessitem de adequação do equipamento deverão fazê-lo no prazo de 1 (um) ano contado da publicação desta Lei.

Art. 10. O Programa de Restrição à Circulação de Veículos Automotores na Região Metropolitana da Grande São Paulo será submetido a amplo debate e consulta popular dentro do prazo de 12 (doze) meses, a contar da promulgação desta Lei, na forma disciplinada em regulamento.

Art. 11. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão por conta das dotações próprias do orçamento, suplementadas se necessário.

Art. 12. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo máximo de 60 (sessenta) dias.

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

Mário Covas – Governador do Estado.

DECRETO N. 41.858, DE 12 DE JUNHO DE 1997

REGULAMENTA A LEI N. 9.690, DE 2 DE JUNHO DE 1997,^[1] QUE AUTORIZA O PODER EXECUTIVO A IMPLANTAR PROGRAMA DE RESTRIÇÃO À CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES NA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE SÃO PAULO, NOS ANOS DE 1997 E 1998, E DÁ PROVIDÊNCIAS CORRELATAS

Mário Covas, Governador do Estado de São Paulo, em cumprimento ao disposto na Lei n. 9.690, de 2 de junho de 1997, e

Considerando que todos têm o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações, como determina o artigo 225 da Constituição Federal;

Considerando que a saúde é direito de todos e dever do Poder Público, devendo o Estado de São Paulo assegurá-lo mediante a implantação de políticas ambientais que visem ao bem-estar físico, mental e social do indivíduo e da coletividade, nos termos do artigo 219 da Constituição do Estado;

Considerando que o Estado de São Paulo e seus Municípios, devem providenciar, com a participação da coletividade, a melhoria do meio ambiente, nos termos do artigo 191 da Constituição do Estado;

Considerando que a atividade econômica se assenta também sobre a defesa do meio ambiente, nos termos do artigo 170, VI, da Constituição Federal;

Considerando que o princípio da precaução obriga os governos a adotar medidas destinadas a prevenir, evitar ou minimizar as situações de risco à vida, saúde ou ao meio ambiente, bem como mitigar seus efeitos negativos, não devendo a falta de plena certeza científica ser invocada para postergar tais medidas;

Considerando que esse mesmo princípio da precaução foi inscrito na legislação pátria através da “Convenção sobre Mudanças do Clima”, acordada pelo Brasil no âmbito da Organização

das Nações Unidas por ocasião do “Encontro da Terra” – “Rio 92”, ratificada pelo Congresso Nacional pelo Decreto Legislativo n. 1, de 3 de fevereiro de 1994, devendo ser cumprido pelos governos tal como nela se contém;

Considerando que, para dar efetividade a esse direito, também compete ao Estado de São Paulo e a seus municípios combater a poluição em qualquer de suas formas, nos termos do artigo 23, VI, da Constituição Federal;

Considerando que, como medida integrante da política nacional do meio ambiente, os Estados, em função das características locais de tráfego e poluição do ar, devem implantar medidas para a redução da circulação de veículos, reorientação do tráfego e revisão do sistema de transportes, com o objetivo de reduzir a emissão global dos poluentes, consoante dispõe o artigo 14 da Lei Federal n. 8.723, de 28 de outubro de 1993 e artigo 2º da Lei Federal n. 6.938, de 31 de agosto de 1981;

Considerando que a degradação da qualidade do ar é fator de risco à saúde pública e que estudos realizados pela Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo e outros institutos internacionais de renome evidenciam os prejuízos que o aumento da poluição acarreta à saúde humana, como por exemplo:

- a. maior suscetibilidade a infecções pulmonares e maior taxa de mortalidade por doenças respiratórias; desenvolvimento de asma, reversível após três meses de mudança para local não poluído; maior taxa de desenvolvimento de tumores de pulmão, todos demonstrados a partir de experimentos comparativos entre grupos de ratos mantidos por longo período em São Paulo e outros mantidos pelo mesmo período em Atibaia (Bhm e cols., 1989; Saldiva e cols., 1992; Lemos e cols., 1994; Raymão e cols., 1995);
- b. associação significativa entre mortalidade por doenças respiratórias, na faixa etária inferior a 5 anos e superior a 65 anos e os níveis de poluição urbana (Saldiva e cols., 1994; Saldiva e cols., 1995).

Considerando que essas mesmas conclusões foram reiteradas, no dia 8 de julho de 1996, na 48ª Reunião da SBPC – Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência, sob o tema “O Ar das Grandes Metrôpoles”, ficando evidenciado que a qualidade do ar em São Paulo interfere sobre a saúde das pessoas o ano todo, mas sobretudo no inverno, quando as condições climáticas dificultam a dispersão dos poluentes;

Considerando que a frota de veículos automotores constitui-se na principal fonte de poluição do ar da Região Metropolitana de São Paulo, respondendo por cerca de 90% (noventa por cento) da emissão de monóxido de carbono, hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio e por cerca de 60% (sessenta por cento) das emissões de óxidos de enxofre e 50% (cinquenta por cento) das emissões de partículas inaláveis;

Considerando que historicamente durante o inverno são rotineiramente ultrapassados os padrões de qualidade do ar por monóxido de carbono, partículas e, mais recentemente, o ozônio, atingindo-se freqüentemente o estado de ATENÇÃO para esses poluentes e, em certos períodos havendo risco de se atingir o de ALERTA, último estágio antes de se atingir o estado de EMERGÊNCIA, quando medidas de restrição, e mesmo de total proibição, das atividades industriais e de circulação de veículos devem ser adotadas para o resguardo da saúde da população;

Considerando a gravidade da atual situação e a necessidade de ações preventivas para que se afaste a possibilidade de ingresso nos estados de alerta e emergência de poluição do ar, quando pode tornar-se obrigatória a proibição parcial ou total à circulação de veículos (Lei n. 997, de 31 de maio de 1976 e Decreto n. 8.468, de 8 de setembro de 1976);

Considerando os resultados positivos alcançados com o rodízio voluntário de veículos implantado experimentalmente em 1995, quando constatou-se o atendimento ao padrão de qualidade do ar para monóxido de carbono na Região Metropolitana da Grande São Paulo, em condições meteorológicas extremamente adversas à dispersão de poluentes;

Considerando que os objetivos ambientais estabelecidos para o rodízio obrigatório implantado em agosto de 1996 foram plenamente atingidos, e que dele advieram também sensíveis

benefícios sociais como o aumento da velocidade média em cerca de 20% (vinte por cento) e redução de cerca de 40% (quarenta por cento) dos congestionamentos, com melhoria dos serviços de ônibus urbanos sem aumento da frota e economia de 40 milhões de litros de combustível e redução de 28 milhões de horas do tempo perdido em viagens e redução de 17% (dezessete por cento) no número de acidentes de trânsito sem vítimas e de 28% (vinte e oito por cento) no número de veículos quebrados nas vias de circulação;

Considerando a extraordinária marca de 93% (noventa e três por cento) de apoio popular à operação rodízio de 1996, consoante todas as pesquisas de opinião divulgadas pela imprensa, e que a poluição do ar está entre os problemas do cotidiano que mais incomodam a população, conforme pesquisa realizada pelo CEDEC: "Problemas Ambientais: Percepções Práticas e Atitudes dos Moradores de São Paulo";

Considerando que as características de conurbação da Região Metropolitana da Grande São Paulo e os dados de registro da frota circulante recomendam concentrar as atividades de restrição à circulação de veículos nos Municípios de São Paulo, Guarulhos, Osasco, Ferraz de Vasconcelos, Taboão da Serra, Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Diadema e Mauá, que abrigam mais de 90% da frota;

Considerando que os veículos do ciclo Diesel são os principais emissores do material particulado inalável de origem carbonácea (fumaça preta) e de óxidos de nitrogênio, precursores da formação de oxidantes fotoquímicos (ozônio) na baixa atmosfera, com alta carga de toxicidade por serem emitidos de forma concentrada no nível da zona de respiração dos transeuntes;

Considerando que o Programa tem por finalidade a preservação da qualidade do ar na Região Metropolitana da Grande São Paulo e que a Constituição Federal outorga competência comum aos Municípios em matéria de meio ambiente e de saúde, torna-se essencial a colaboração dos Municípios integrantes para a fiscalização deste no âmbito de seus territórios, o que se poderá viabilizar mediante a celebração de convênio com cada uma das municipalidades, na forma do autorizado pela Lei n. 9.690, de 2 de junho de 1997; e

Considerando a necessidade de salvaguardar o bem-estar e saúde da população por meio de medidas de controle da poluição de implantação rápida e que não requeiram investimentos consideráveis do setor público, decreta:

Art. 1º Fica estabelecido o período compreendido ente os dias 23 do mês de junho e 30 de setembro de 1997, e o dia 1º de maio a 30 de setembro de 1998, para a implantação do Programa de Restrição à Circulação de Veículos Automotores na Região Metropolitana da Grande São Paulo de que trata a Lei n. 9.690, de 2 de junho de 1997.

§ 1º As medidas do Programa têm caráter preventivo e objetivam evitar a ocorrência de episódios críticos de poluição atmosférica, bem como diminuir o risco de serem ultrapassados os padrões de qualidade do ar legalmente estabelecidos.

§ 2º Consideram-se fontes móveis de poluição os veículos automotores, independentemente do combustível utilizado.

Art. 2º O Programa será executado de segunda à sexta-feira, no horário das 7:00h às 20:00h, exceto feriados, na região abrangida pela área territorial correspondente aos seguintes municípios, que poderá ser alterada se assim recomendarem as previsões de concentração de poluentes na atmosfera:

- I – São Paulo;
- II – Guarulhos;
- III – Osasco;
- IV – Ferraz de Vasconcelos;
- V – Taboão da Serra;
- VI – Santo André;
- VII – São Bernardo do Campo;
- VIII – São Caetano do Sul;
- IX – Diadema; e
- X – Mauá.

Art. 3º Durante o período e na área territorial de execução do Programa a que se refere este Decreto, fica proibida a circulação de veículos automotores conforme o dígito final da placa de licenciamento, independentemente do Município e Estado de licenciamento, observada a seguinte escala no ano de 1997:

Mês de junho		
Dia do Mês	Dia da Semana	Dígito Final da Placa
23	Segunda-Feira	1 e 2
24	Terça-Feira	3 e 4
25	Quarta-Feira	5 e 6
26	Quinta-Feira	7 e 8
27	Sexta-Feira	9 e 0
30	Segunda-Feira	1 e 2
Mês de julho		
Dia do Mês	Dia da Semana	Dígito Final da Placa
01	Terça-Feira	3 e 4
02	Quarta-Feira	5 e 6
03	Quinta-Feira	7 e 8
04	Sexta-Feira	9 e 0
07	Segunda-Feira	1 e 2
08	Terça-Feira	3 e 4
09	Quarta-Feira	5 e 6
10	Quinta-Feira	7 e 8
11	Sexta-Feira	9 e 0
14	Segunda-Feira	1 e 2
15	Terça-Feira	3 e 4
16	Quarta-Feira	5 e 6
17	Quinta-Feira	7 e 8
18	Sexta-Feira	9 e 0
21	Segunda-Feira	1 e 2
22	Terça-Feira	3 e 4
23	Quarta-Feira	5 e 6
24	Quinta-Feira	7 e 8
25	Sexta-Feira	9 e 0
28	Segunda-Feira	1 e 2
29	Terça-Feira	3 e 4
30	Quarta-Feira	5 e 6
31	Quinta-Feira	7 e 8
Mês de agosto		
Dia do Mês	Dia da Semana	Dígito Final da Placa
01	Sexta-Feira	9 e 0
04	Segunda-Feira	5 e 6
05	Terça-Feira	7 e 8
06	Quarta-Feira	9 e 0
07	Quinta-Feira	1 e 2
08	Sexta-Feira	3 e 4

Continua

Continuação

Mês de agosto		
Dia do Mês	Dia da Semana	Dígito Final da Placa
11	Segunda-Feira	5 e 6
12	Terça-Feira	7 e 8
13	Quarta-Feira	9 e 0
14	Quinta-Feira	1 e 2
15	Sexta-Feira	3 e 4
18	Segunda-Feira	5 e 6
19	Terça-Feira	7 e 8
20	Quarta-Feira	9 e 0
21	Quinta-Feira	1 e 2
22	Sexta-Feira	3 e 4
25	Segunda-Feira	5 e 6
26	Terça-Feira	7 e 8
27	Quarta-Feira	9 e 0
28	Quinta-Feira	1 e 2
29	Sexta-Feira	3 e 4
Mês de setembro		
Dia do Mês	Dia da Semana	Dígito Final da Placa
01	Segunda-Feira	7 e 8
02	Terça-Feira	9 e 0
03	Quarta-Feira	1 e 2
04	Quinta-Feira	3 e 4
05	Sexta-Feira	5 e 6
08	Segunda-Feira	7 e 8
09	Terça-Feira	9 e 0
10	Quarta-Feira	1 e 2
11	Quinta-Feira	3 e 4
12	Sexta-Feira	5 e 6
15	Segunda-Feira	7 e 8
16	Terça-Feira	9 e 0
17	Quarta-Feira	1 e 2
18	Quinta-Feira	3 e 4
19	Sexta-Feira	5 e 6
22	Segunda-Feira	7 e 8
23	Terça-Feira	9 e 0
24	Quarta-Feira	1 e 2
25	Quinta-Feira	3 e 4
26	Sexta-Feira	5 e 6
29	Segunda-Feira	7 e 8
30	Terça-Feira	9 e 0

Parágrafo único. A escala a ser observada no ano de 1998 será objeto de disciplina própria.

Art. 4º Excetuam-se da proibição de circulação os seguintes veículos:

- I – elétricos;
- II – movidos a gás natural, com equipamento original de fábrica;

- III – de transporte coletivo e de lotação;
- IV – táxis;
- V – dirigidos por pessoas portadoras de deficiência ou que as transportem;
- VI – de transporte de escolares;
- VII – motocicletas e similares;
- VIII – tratores, escavadeiras, guinchos de veículos e similares;
- IX – de transporte de produtos perecíveis;
- X – de transporte de cargas utilizados por feirantes;
- XI – empregados em serviços essenciais e de emergência, a saber:
 - a. ambulância;
 - b. transporte de combustível e insumos diretamente relacionados às atividades hospitalares;
 - c. transporte de sangue e derivados, de órgão para transplante e materiais para análises clínicas;
 - d. transporte de material necessário à campanha de saúde pública;
 - e. policiamento;
 - f. combate ao fogo, defesa civil e militares;
 - g. serviço funerário, de água, luz, telefone, gás, inclusive transporte de botijões, trânsito, coleta de lixo e correio;
 - h. transporte de combustível aeronáutico e ferroviário;
 - i. transporte e segurança de valores;
 - j. órgãos de imprensa.

§ 1º Considera-se de lotação de passageiros o veículo de aluguel que assim estiver classificado pelos órgãos competentes.

§ 2º Para os fins deste Decreto, considera-se produto perecível todo aquele que necessita de acondicionamento e/ou climatização especial para a sua conservação e transporte, a fim de evitar-se sua deterioração, ou aquele que tenha a integridade de suas características condicionada ao tempo de transporte, tais como pescado, carne, leite e derivados, ovo, verdura, hortaliça, fruta e refeição industrial pronta para consumo.

Art. 5º Os veículos de carga que, de passagem pela área territorial definida no artigo 2º, transportem produtos com origem e destino fora dessa mesma área, poderão transitar pelos seguintes corredores de tráfego, conforme anexo I a este Decreto:

- I – Rodovias estaduais e federais;
- II – Marginais das Rodovias Dutra e Anchieta;
- III – no Município de São Paulo:
 - a. Marginais dos Rios Pinheiros e Tietê;
 - b. Avenida do Estado;
 - c. Corredor de ligação entre as Rodovias Anchieta e dos Imigrantes com as Marginais do Rio Pinheiros, formado pela Avenida Bandeirantes;
 - d. Corredor de ligação da Rodovia Anchieta com a dos Imigrantes, formado pelo Complexo Viário Maria Maluf, Avenida Tancredo Neves e Rua Vergueiro;
 - e. Corredor de ligação entre a Rodovia Anchieta e as Marginais do Rio Tietê, formado pelas Avenidas das Juntas Provisórias e do Estado;
 - f. Corredor de ligação entre a Rodovia Régis Bittencourt e as Marginais do Rio Pinheiros, formado pelo complexo viário das Avenidas Francisco Morato e Caxingui e Rua Alvarenga;
 - g. Corredor de ligação entre as Marginais do Rio Pinheiros com a Rodovia Raposo Tavares, formado pelo complexo viário das Ruas Alvarenga, Sapetuba e Camargo e pelas Avenidas Eliseu de Almeida e Valentin Gentil;

- h. Corredor de ligação entre o CEAGESP e as marginais do Rio Pinheiros, compreendendo as Avenidas Dr. Gastão Vidigal, Queiroz Filho e Jaguaré, Pontes dos Remédios e Jaguaré e Rua Major Paladino;
- i. Corredor de ligação entre a Avenida do Estado e as Rodovias Dutra e Fernão Dias, compreendendo as Avenidas do Estado, Anhaia Melo, Salim Farah Maluf e Marginal do Rio Tietê.

Art. 6º Os órgãos da Administração Direta, as autarquias, as sociedades cujo controle acionário pertença ao Estado e as fundações mantidas pela Fazenda do Estado, sediadas ou que mantenham serviços nos municípios referidos no artigo 3º deste Decreto devem, rigorosamente, obedecer ao seguinte:

- I – a restrição à circulação de seus veículos, na forma definida neste Decreto, sob pena de configurar infração disciplinar de natureza grave do responsável;
- II – racionalizar o uso dos veículos de serviço e de representação para cada trajeto a ser percorrido, maximizando sua capacidade de ocupação;
- III – organizar comitês com o fim de estimular seus servidores a adotar o transporte solidário, o transporte público ou outras formas de locomoção para seus locais de trabalho, especialmente nas escolas públicas e nos órgãos e entidades com grande número de servidores; e
- IV – realizar palestras e eventos sobre a poluição do ar, o trânsito, a saúde pública e a qualidade de vida, de modo a estimular o debate sobre os problemas ambientais nas áreas urbanas.

§ 1º Em caráter permanente os órgãos e entidades referidos neste artigo deverão controlar a emissão de poluentes de seus veículos, especialmente a emissão de fumaça preta pelos motores a diesel, nos padrões estabelecidos pela CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental.

§ 2º Os responsáveis pelos estabelecimentos hospitalares do Estado deverão adaptar as escalas de plantão de seus servidores de forma a compatibilizar os respectivos horários com as normas deste Decreto.

Art. 7º A inobservância das proibições e limitações de que trata a Lei n. 9.690, de 2 de junho de 1997, na forma estabelecida por este Decreto, sujeita a fonte móvel de poluição à multa ambiental no valor de R\$ 100,00 (cem reais), caracterizando-se a infração administrativa por dia de utilização irregular do veículo.

Parágrafo único. Em caso de reincidência na infração, no mesmo período do ano, a multa ambiental terá o seu valor dobrado.

Art. 8º Considera-se, ainda, infração ambiental a circulação de veículo automotor, em qualquer época do ano, com defeito no equipamento catalisador de gases poluentes, ou com sua remoção, quando instalado pelo fabricante, ficando o infrator sujeito à multa ambiental no valor de R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais).

Parágrafo único. A multa de que trata este artigo, se for o caso, será aplicada cumulativamente com a multa a que se refere o artigo anterior.

Art. 9º Compete à CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental e à Polícia Militar a fiscalização e aplicação das multas ambientais referidas nos artigos 7º e 8º deste Decreto.

Art. 10. Ficam autorizadas as Secretarias do Meio Ambiente e da Segurança Pública, conjuntamente, com a participação da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental – CETESB, a celebrar convênios com os municípios abrangidos pelo Programa ou entidades autárquicas municipais, inclusive as vinculadas à polícia de trânsito, para fins de execução da Lei n. 9.690, de 2 de junho de 1997, consoante disposto no § 1º do seu artigo 5º.

§ 1º A instrução dos processos referentes a cada convênio deverá observar as disposições do Decreto n. 40.722, de 20 de março de 1996.^[2]

§ 2º O instrumento-padrão das avenças deverá obedecer o modelo do Anexo II deste Decreto.

Art. 11. O auto de infração ambiental será lavrado em duas vias, destinando-se a primeira à CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental e a segunda ao infrator, devendo conter:

- I – identificação do veículo;
- II – local, data e hora de ocorrência da infração;
- III – disposição normativa em que se fundamenta a infração;
- IV – registro e assinatura do autuante.

Parágrafo único. O autuado tomará ciência do auto de infração, alternativamente, da seguinte forma:

1. pessoalmente, por seu representante legal ou preposto;
2. por correspondência.

Art. 12. A Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental – CETESB encaminhará à Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo – PRODESP a primeira via de cada auto de infração ambiental, para fins de processamento e das demais providências necessárias ao cumprimento da Lei n. 9.690, de 2 de junho de 1997 e deste Decreto.

Art. 13. As multas ambientais de que trata este Decreto deverão ser recolhidas na forma e até a data de vencimento especificadas na Notificação para Recolhimento da Multa, não podendo o prazo de recolhimento ser inferior a 30 dias da data de ciência da infração.

Parágrafo único. O não recolhimento da multa ambiental na forma e prazo especificados implicará na sua inscrição como dívida ativa do Estado.

Art. 14. No prazo de 20 (vinte) dias, contados do primeiro dia útil subsequente ao da data da ciência da infração, poderá ser interposto recurso administrativo contra a aplicação das multas ambientais referidas neste Decreto.

Parágrafo único. O recurso dirigido ao Diretor de Controle da Poluição Ambiental da CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental deverá ser instruído com todos os elementos e provas necessários ao seu exame.

Art. 15. Não será renovada a licença de trânsito da fonte móvel de poluição que apresentar débito por multa ambiental decorrente de infração prevista na Lei n. 9.690, de 2 de junho de 1997 e aplicada na forma deste Decreto ou que não apresente certificado de aprovação em inspeção periódica de níveis de emissão de gases e ruídos.

Art. 16. A Secretaria do Meio Ambiente fará publicar, no Diário Oficial do Estado, no prazo de 60 (sessenta) dias após o término do Programa, em cada ano, relatório informativo com os resultados técnicos obtidos, regionalizados e integrados, com quadros comparativos dos parâmetros utilizados, bem como as metas definidas para o Programa.

Art. 17. As matérias objeto dos artigos 6º, 9º e 10 da Lei n. 9.690, de 2 de junho de 1997, serão objeto de regulamentação específica.

Art. 18. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Mário Covas – Governador do Estado.

Notas sobre Decreto n. 41.858/97

[1] *Vide* Lei Estadual n. 9.690, de 2 de junho de 1997, à pág. 629.

[2] *Vide* Decreto Estadual n. 40.722, de 20 de março de 1996, à pág. 602.

ANEXO I

A QUE SE REFERE O ARTIGO 5º DO DECRETO N. 41.858, DE 12 DE JUNHO DE 1997

Corredores de Tráfego Liberados à Circulação



ANEXO II

A QUE SE REFERE O ARTIGO 10 DO DECRETO N. 41.858, DE 12 DE JUNHO DE 1997

TERMO DE CONVÊNIO QUE ENTRE SI CELEBRAM O ESTADO DE SÃO PAULO, ATRAVÉS DE SUAS SECRETARIAS DO MEIO AMBIENTE E DA SEGURANÇA PÚBLICA, A COMPANHIA DE TECNOLOGIA DE SANEAMENTO AMBIENTAL – CETESB E O MUNICÍPIO DE, OBJETIVANDO A EXECUÇÃO DO PROGRAMA DE RESTRIÇÃO À CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES NA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE SÃO PAULO, APROVADO PELA LEI ESTADUAL N. 9.690, DE 2 DE JUNHO DE 1997

Pelo presente instrumento, de um lado o ESTADO DE SÃO PAULO, por meio de suas Secretarias do Meio Ambiente e da Segurança Pública, neste ato representadas por seus Titulares, Dr. Fábio Feldmann e Prof. José Afonso da Silva, por via do Decreto n. 41.858, de 12 de junho de 1997, doravante designadas simplesmente SMA e SSP, com a participação da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental – CETESB, sediada à Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345, neste ato representada por seu Diretor Presidente Eng. Nelson Nefussi, doravante designada simplesmente CETESB, e, de outro lado, o MUNICÍPIO DE, neste ato representado por seu Prefeito, Sr., autorizado a firmar o presente acordo pela Lei Municipal n., de de de 199.... (ou artigo da Lei Orgânica do Município), doravante designado simplesmente MUNICÍPIO, com fundamento no disposto no § 1º, do artigo 5º, da Lei Estadual n. 9.690, de 2 de junho de 1997, e, ainda, artigo 23, inciso VI da Constituição Federal, artigo 191 da

Constituição Estadual de São Paulo, artigo 14 da Lei Federal n. 8.723, de 28 de outubro de 1993, c/c. o artigo 2º da Lei Federal n. 6.938, de 31 de agosto de 1981, resolvem celebrar o presente convênio, mediante as cláusulas e condições que se seguem:

Cláusula Primeira **Do Objeto**

1. Constitui objeto do presente Convênio a execução no MUNICÍPIO, do “Programa de Restrição à Circulação de Veículos Automotores na Região Metropolitana da Grande São Paulo” aprovado pela Lei Estadual n. 9.690, de 2 de junho de 1997, regulamentada pelo Decreto n. 41.858, de 12 de junho de 1997, que são parte integrante deste.

Cláusula Segunda **Das Obrigações**

Para a execução do presente Convênio os partícipes terão as seguintes obrigações:

1. Compete à SMA e SSP:

- a. credenciar, em ato único, os agentes fiscais do município que forem designados para aplicar as sanções previstas na Lei n. 9.690, de 2 de junho de 1997;
- b. somente poderão ser credenciados como agentes fiscais funcionários e servidores públicos do MUNICÍPIO ou de suas autarquias.

2. Compete à CETESB:

- a. coordenar e acompanhar, técnica e administrativamente, a execução do Programa objeto deste Convênio sem prejuízo de suas atribuições de fiscalização;
- b. treinar pessoal e fornecer o material necessário para a execução do Programa objeto deste Convênio;
- c. definir os pontos de fiscalização necessários ao atingimento dos objetivos do Programa objeto deste Convênio.

3. Compete aos MUNICÍPIOS:

- a. executar os trabalhos pertinentes ao Programa objeto deste Convênio na forma do disposto na Lei Estadual n. 9.690, de 2 de junho de 1997, regulamentada pelo Decreto n. 41.858, de 12 de junho de 1997, sem prejuízos da ação dos órgãos estaduais;
- b. indicar à SMA e à SSP, para os fins e na forma prevista nos itens 1.a e 1.b desta cláusula seus agentes fiscais para aplicação das sanções previstas na Lei Estadual n. 9.690, de 2 de junho de 1997;
- c. indicar à CETESB o responsável pela execução dos trabalhos no respectivo território;
- d. apresentar diariamente à CETESB relatório da execução dos trabalhos desenvolvidos no dia anterior e encaminhar os autos de infração aplicados;
- e. elaborar ao término deste Convênio o relatório final das atividades desenvolvidas, bem como restituir o material excedente;
- f. responsabilizar-se por todas as despesas que incorrer, inclusive quanto às de natureza previdenciária e de seguridade social, sem direito a pleitear reembolso que não seja o previsto na cláusula terceira deste;
- g. realizar, com os recursos a serem ressarcidos na forma do previsto na Cláusula Terceira, programas, projetos e atividades de interesse ambiental, observado o seguinte temário, a ser executado dentro do prazo de 12 (doze) meses:
 - g1. educação ambiental junto às escolas e comunidade;
 - g2. prevenção e combate à emissão de fumaça preta dos veículos licenciados no município e, ainda que licenciados em outro, dos empregados em seus serviços concedidos, permitidos ou contratados;

- g3. transporte solidário (carona programada em escolas, empresas, clubes, condomínios e administração pública);
- g4. projeto e implantação de ciclovias;
- g5. projeto e implantação de vias exclusivas ou de uso preferencial para veículos de transporte público e para os de elevada taxa de ocupação;
- g6. outras atividades que resultem em melhoria ambiental, como o incremento na fluidez do tráfego em áreas congestionadas.

Parágrafo único. A definição do escopo objetivado pela obrigação assumida pelo MUNICÍPIO, constante da alínea g, e o acompanhamento da aplicação dos recursos, será feita por comissão composta por representante da SMA, do MUNICÍPIO e de entidade não governamental local, escolhida de comum acordo.

Cláusula Terceira Do Ressarcimento de Despesas

3.1. As despesas incorridas pelo MUNICÍPIO na execução deste convênio serão suportadas, mediante ressarcimento, pela CETESB, até o limite do valor que corresponder a 50% (cinquenta por cento) do valor que vier a ser efetivamente arrecadado pela aplicação dos autos de infração ambiental.

3.1.1. As despesas incorridas pelo MUNICÍPIO que sobrepujarem o limite estabelecido no item 3.1 retro serão por ele integralmente suportadas, sem direito a reembolso ou indenização e qualquer título, tendo em vista sua competência constitucional comum para proteger o meio ambiente e combater a poluição.

3.2. O ressarcimento previsto no item 3.1 desta cláusula será feito em até 30 (trinta) dias da data em que os autos de infração ambiental forem pagos pelos respectivos infratores, e na exata proporção de 50% (cinquenta por cento) do valor que vier a ser recebido, não podendo, o MUNICÍPIO, em consequência, reivindicar frente à CETESB ou ao ESTADO DE SÃO PAULO qualquer outro valor a título de acréscimo moratório, juros ou atualização, por exemplo.

3.2.1. No caso de inscrição do auto de infração na dívida ativa, excluir-se-á do ressarcimento devido ao MUNICÍPIO as custas processuais e a verba honorária a que for o infrator condenado a pagar na execução respectiva ou que for aplicada no parcelamento administrativo do débito.

Cláusula Quarta Da Vigência

4. O presente Convênio terá vigência, podendo ser prorrogado na forma da legislação pertinente, e mediante celebração de termo aditivo, respeitado o limite de 5 (cinco) anos.

Cláusula Quinta Dos Recursos Orçamentários

5. O presente Convênio não importará em acréscimo de despesa, devendo onerar tão-somente as dotações ordinárias já consignadas nas respectivas leis orçamentárias de cada um dos convenentes.

Cláusula Sexta Da Denúncia e da Rescisão

6. O presente Convênio poderá ser denunciado por qualquer dos partícipes, mediante comunicação por escrito, com prazo de antecedência mínima de 10 (dez) dias, procedendo-se à restituição do material destinado à execução do "Programa" e elaboração dos relatórios pertinentes, como, ainda, poderá ser rescindido por descumprimento de qualquer de suas cláusulas ou por infração à lei.

**Cláusula Sétima
Dos Representantes**

7. Os partícipes indicarão no prazo de seus representantes, encarregados do controle e fiscalização da execução do convênio.

**Cláusula Oitava
Do Foro**

8. O foro da Comarca de São Paulo é o competente para dirimir as questões oriundas deste Convênio.

E, por estarem de acordo, firmam o presente em três vias, com as duas testemunhas adiante qualificadas.

São Paulo, de de 1997.

Fábio Feldmann – Secretário do Meio Ambiente.

José Afonso da Silva – Secretário da Segurança Pública.

Eng. *Nelson Nefussi* – Diretor-Presidente da CETESB

Prefeito Municipal de

Testemunhas:

1. _____ 2. _____

Nome:

Nome:

**LEGISLAÇÃO DO
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO**



**LEI N. 6.988,
DE 26 DE DEZEMBRO DE 1966**

AUTORIZA A CONSTITUIÇÃO DA COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ,
E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

José Vicente de Faria Lima, Prefeito do Município de São Paulo, de acordo com o disposto no § 4º do artigo 21 da Lei Estadual n. 9.205, de 28 de dezembro de 1965, promulga a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Executivo autorizado a promover as medidas e atos necessários para constituir e instalar, na forma da lei, sociedade anônima a denominar-se Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 2º O capital da sociedade ora constituída será, inicialmente, de Cr\$ 10.000.000.000,00 (dez bilhões de cruzeiros), cabendo ao Município subscrever e realizar, no mínimo, 51% (cincoenta e um por cento) do mesmo.

Art. 3º Ficam assegurados os direitos de natureza contratual da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, nos termos do que dispõe o artigo 2º do Decreto-lei n. 365, de 10 de outubro de 1946, em sua nova redação, e cuja participação na nova empresa é prevista e autorizada.⁽¹⁾⁽²⁾

Art. 4º A sociedade tem por finalidade:

- a. contratar, coordenar e superintender os estudos e projetos e promover as medidas necessárias para a implantação de um sistema de transporte rápido de passageiros na Cidade de São Paulo, denominado “METROPOLITANO”, prevista sua extensão aos municípios vizinhos, respondendo a sociedade pelo custeio e demais despesas dos contratos;
- b. contratar, coordenar, superintender e fiscalizar as obras de implantação do “METROPOLITANO”, em São Paulo;
- c. promover ou contratar a operação do serviço “METROPOLITANO” – à medida da conclusão das obras, na conformidade da ressalva ou dos efeitos que se prevêem no artigo 3º desta Lei.

Art. 5º Os contratos referidos no artigo 4º ficam sujeitos à legislação aplicável à espécie e à prévia aprovação da Prefeitura.

Art. 6º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá, observada a legislação vigente, firmar convênios com entidades privadas ou públicas, nacionais ou estrangeiras, a fim de tornar possível a realização de suas finalidades, ficando, ainda, autorizada, nas mesmas condições e para os mesmos objetivos, a obter financiamentos, empréstimos, auxílios e subvenções.

Parágrafo único. Fica o Executivo autorizado a celebrar convênios ou contratos de financiamentos com organizações públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras, para os estudos e projetos do “METROPOLITANO”, até o montante de Cr\$ 6.000.000.000,00 (seis bilhões de cruzeiros), ou conceder avais e garantias até o mesmo montante, caso estes financiamentos sejam concedidos diretamente à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 7º Para atender às despesas com a subscrição e integralização de 51% (cincoenta e um por cento) do capital social, a que se refere o artigo 2º, fica o Executivo autorizado a abrir, na Secretaria das Finanças, crédito especial, com vigência até 31 de dezembro de 1967 na importância de Cr\$ 5.100.000.000,00 (cinco bilhões e cem milhões de cruzeiros).

Art. 8º Para cobertura financeira do crédito referido no artigo anterior, fica o Executivo autorizado, observada a legislação vigente, a realizar operações de crédito até o montante de seu valor, em títulos da Dívida Pública do Município de São Paulo, amortizáveis em 5 (cinco) anos, dentro dos limites estabelecidos nos respectivos planos de amortização, vencendo juros semestrais de 8% (oito por cento) ao ano, sobre o valor nominal, títulos esses que serão colocados por venda em Bolsa ou dação em pagamento, a tipo não inferior a 60 (sessenta), sendo permitido antecipar seu resgate total ou parcial, facultada, outrossim, a realização de opera-

ções de financiamento supletivo à taxa de 12% (doze por cento) ao ano, no máximo, e, mais cláusulas de correção monetária, na forma estabelecida pelo Governo Federal, respeitada a legislação em vigor.

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

José Vicente de Faria Lima – Prefeito do Município.

Notas sobre a Lei n. 6.988/66

[1] Nova redação dada pela Lei Municipal n. 8.075, de 26 de junho de 1974, a pág. 647.

[2] *Vide* nova redação do artigo 2º do Decreto-lei n. 365, no artigo 2º da Lei n. 8.075, de 26 de junho de 1974, à pág. 647.

DECRETO N. 7.489, DE 24 DE MAIO DE 1968

DETERMINA AO DAMU A LAVRATURA DE TERMO DE TRANSFERÊNCIA DE ATRIBUIÇÕES, DIREITOS E OBRIGAÇÕES, DA ADMINISTRAÇÃO DIRETA PARA A “COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ”

José Vicente de Faria Lima, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,

Considerando que a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, já constituída para dar cumprimento às finalidades previstas na Lei n. 6.988, de 26.12.66;

Considerando que para tanto se impõe transferir àquela Companhia as atribuições, direitos e deveres necessários à implantação do sistema de transporte rápido de passageiros na cidade de São Paulo, decreta:

Art. 1º As atribuições, encargos, direitos e obrigações, previstos na Lei n. 6.988, de 26 de dezembro de 1966,^[1] e assumidos até agora pela Administração Direta, no setor da implantação do “Metropolitano”, são transferidos para a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, criada por força daquele diploma legal, sem prejuízo das atribuições e faculdades legais asseguradas à própria Prefeitura.

Art. 2º Para esse fim, o Departamento de Administração do Município de São Paulo – DAMU lavrará o competente termo de transferência em instrumento apropriado, a ser assinado pela Prefeitura e pela Companhia.

Art. 3º Entre os direitos e obrigações transferidos deverão constar os decorrentes dos contratos firmados com HOCHTIEF AKTIENGE SEILECHAFT FÜR HOCH – UND TIEFBAUTEN vorm. GEBR. Helfmann, MONTREAL EMPREENDIMENTOS S/A. e DEUSTCHE EISENBahn CONSULTING GmbH., em 7 de abril de 1967 e em 29 de fevereiro de 1968, data em que também foi aditado o primeiro contrato e que, respectivamente, tem por objeto, o primeiro contrato, a prestação de serviços para execução do estudo de viabilidade econômico-financeira e o pré-projeto de engenharia; o aditamento, os estudos relativos a levantamentos topográficos e cartográficos, estudos geo-técnicos, perfurações, testes de solo: e o último contrato a prestação de serviços de engenharia de projeto para construção da linha Norte-Sul, do Metropolitano de São Paulo.

Art. 4º A transferência dos contratos referidos no artigo anterior não extingue nem restringe a responsabilidade solidária da Prefeitura, pactuada nos mencionados contratos, pela boa liquidação dos créditos neles referidos e integral cumprimento de suas cláusulas, por parte da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, nem o compromisso assumido pela Prefeitura de obter o aval do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, nas notas pro-

missórias referidas e relacionadas nos contratos a serem cedidos, correndo por conta da Companhia todos os encargos e despesas para esse fim.

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

José Vicente de Faria Lima – Prefeito do Município.

Nota sobre o Decreto n. 7.489/68

[1] *Vide* Lei Municipal n. 6.988, de 26 de dezembro de 1966, à pág. 644.

LEI N. 7.901, DE 14 DE MAIO DE 1973

AUTORIZA O EXECUTIVO A PRESTAR GARANTIAS A EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS DA COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

José Carlos de Figueiredo Ferraz, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 11 de maio de 1973, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Executivo autorizado a prestar garantias, fianças e avais, ou prestação de fianças, ou garantias de terceiros para os débitos que a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ vier a contrair ou contratar na forma de empréstimos, financiamentos ou pagamentos parcelados, internos ou externos, com entidades públicas, privadas ou de economia mista para a implantação (inclusive de estudos e projetos), fornecimentos e construção do sistema de transporte rápido de passageiros do Município.

Parágrafo único. Para a autorização de que trata este artigo, fica estabelecido o limite máximo de Cr\$ 2.400.000.000,00 (dois bilhões e quatrocentos milhões de cruzeiros), acrescidos dos respectivos juros e demais encargos financeiros, incluída nesse limite a autorização anterior de que trata a Lei n. 7.676, de 8 de dezembro de 1971.

Art. 2º Para efeito do disposto no artigo anterior, fica o Executivo autorizado a vincular, sucessivamente, às instituições financeiras públicas, privadas e de economia mista que concedem financiamentos ou empréstimos e prestam garantia ou contragarantia à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, cotas do Imposto sobre Circulação de Mercadorias pertencentes ao Município, como reservas irrevogáveis de meios de pagamento correspondente ao valor de cada prestação contratual de vencimento mais próximo e até a respectiva liquidação e assim, sucessivamente, com referência às outras prestações.

§ 1º Com relação aos contratos de garantia efetuados com o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico – BNDE, à vinculação a que se refere este artigo corresponderá a 120% (cento e vinte por cento), no máximo, do valor de cada prestação contratual de vencimento mais próximo.

§ 2º O disposto neste artigo, e no seu § 1º, aplica-se aos contratos de aval já firmados com o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico – BNDE ou outros contratos igualmente celebrados, com outras instituições financeiras, ficando ratificadas as vinculações anteriormente feitas em favor do referido banco e dessas instituições.

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

José Carlos de Figueiredo Ferraz – Prefeito do Município.

LEI N. 8.075, DE 26 DE JUNHO DE 1974

DISPÕE SOBRE CONCESSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE METROVIÁRIO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Miguel Colasuonno, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,
Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 21 de junho de 1974, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:^[1]

Art. 1º Fica o Executivo autorizado a outorgar à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, em concessão, o serviço de transporte metroviário de passageiros, em subterrâneo, em superfície e em elevado, no Município, prevista sua extensão aos municípios vizinhos.

Parágrafo único. A concessão outorgada será regulamentada através de Decreto do Executivo.^[2]

Art. 2º O artigo 2º do Decreto-lei n. 365, de 10 de outubro de 1946, passa a vigorar com a seguinte redação: “Art. 2º A concessão referida no artigo anterior compreenderá o transporte coletivo de passageiros no Município por meio de trolebus e ônibus, ou qualquer outro meio de transporte, exceto o metroviário”.^[3]

Art. 3º O artigo 3º da Lei n. 6.988, de 26 de dezembro de 1966,^[4] passa a vigorar com a seguinte redação: “Art. 3º Ficam assegurados os direitos de natureza contratual da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC nos termos do que dispõe o artigo 2º do Decreto-lei n. 365, de 10 de outubro de 1946, em sua nova redação – e cuja participação na nova empresa é prevista e autorizada”.

Art. 4º As despesas com a execução da presente Lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias.

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

Miguel Colasuonno – Prefeito do Município.

Notas sobre a Lei n. 8.075/74

[1] Esta lei foi regulamentada pelo Decreto Municipal n. 11.276, de 30 de agosto de 1974.

[2] O artigo 1º desta Lei foi revogado pelo artigo 5º da Lei Municipal n. 8.830, de 12 de dezembro de 1978, *vide* à pág. 731.

[3] A redação original do artigo 2º do Decreto-lei n. 365, de 10 de outubro de 1946, dispõe: “A concessão referida no artigo anterior compreenderá o transporte coletivo de passageiros no Município da Capital, por meio de bondes e ônibus, e assim também por meio de outra qualquer espécie de veículo, desde que previamente aprovada pela Prefeitura Municipal”.

[4] *Vide* Lei Municipal n. 6.988, de 26 de dezembro de 1966, à pág. 644.

DECRETO N. 11.276, DE 30 DE AGOSTO DE 1974

DISPÕE SOBRE AS CONDIÇÕES DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO ATRIBUÍDO À COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ, NA FORMA DO ARTIGO 1º DA LEI N. 8.075, DE 26 DE JUNHO DE 1974¹⁾

Miguel Colasuonno, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, decreta:

I – Objeto, Prazo e Forma de Execução do Serviço

Art. 1º O serviço público de transporte metroviário de passageiros fica concedido, com exclusividade, nos termos da Lei n. 8.075, de 26 de junho de 1974, à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, e será explorado pelo prazo de 90 (noventa) anos, prorrogável a juízo da Prefeitura, no território do Município de São Paulo.

Parágrafo único. O serviço poderá ser estendido aos Municípios vizinhos ao de São Paulo, atendido ao disposto no artigo 5º.

Art. 2º A concessão referida no artigo anterior compreenderá o transporte metroviário de passageiros em linhas subterrâneas, de superfície ou elevadas, já construídas ou que venham a sê-lo de acordo com projetos previamente aprovados pela Prefeitura do Município de São Paulo.

Art. 3º Com o consentimento da Prefeitura do Município de São Paulo e respeitadas as leis e regulamentos presentes e futuros, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, poderá implantar suas linhas nas vias e logradouros públicos do Município.

Art. 4º Mediante solicitação do ato respectivo à Prefeitura do Município de São Paulo, fica assegurado à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, o direito de desapropriar, por utilidade pública, à sua custa e de acordo com a legislação em vigor, o que for necessário à execução de novas linhas, melhoramentos e ampliações das linhas e serviços já existentes.

Art. 5º Os planos de construção das linhas, melhoramentos das existentes e obras em geral para implantação da rede, inclusive as relativas à reconstrução, remanejamento e reurbanização do sistema viário relacionado com as referidas linhas serão submetidos pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, à aprovação da Prefeitura do Município de São Paulo.

§ 1º Todos os serviços e obras em geral, previstos neste artigo, serão executados a expensas e sob a responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, com recursos próprios ou financiados na forma que a Prefeitura do Município de São Paulo estabelecer.

§ 2º No caso de impossibilidade financeira, dificuldade técnica ou de qualquer outra ordem, em atender às determinações da Prefeitura do Município de São Paulo, poderá a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ executá-las por conta da municipalidade, que lhe pagará a administração de acordo com os preços julgados razoáveis e vigentes na oportunidade.

§ 3º Ocorrendo a hipótese prevista no parágrafo anterior, fica a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ obrigada a receber em arrendamento, consoante as condições que vierem a ser estipuladas de comum acordo, o que tiver sido executado.

§ 4º Fica ressalvado à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ o direito de resgatar, a qualquer tempo, as extensões previstas no § 2º, pelo respectivo custo atualizado na forma do artigo 10, incorporando-as ao seu patrimônio.

Art. 6º A exploração do serviço será feita em freqüência e condições técnicas propostas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e aprovadas pela Prefeitura do Município de São Paulo.

Art. 7º Dependerá de autorização da Prefeitura do Município de São Paulo qualquer alteração em caráter permanente, por parte da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, das características do serviço relacionadas com sua qualidade, eficiência e economia, bem como com sua utilização pelos usuários em termos de comodidade e segurança.

Art. 8º Observado o disposto no artigo 4º poderão as extensões que acarretarem aumento de investimento, ser propostas pela Prefeitura do Município de São Paulo ou pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, mas em qualquer hipótese, os projetos serão elaborados pela concessionária.

II – Investimentos, Expansão e Melhoria

Art. 9º O investimento da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ será sempre escriturado em moeda corrente nacional e compreenderá as inversões necessárias à boa execução do serviço e feitas em planejamento e em execução de obras, e na aquisição de bens imóveis, materiais permanentes ou rodantes, instalações e equipamentos ou de qualquer outra natureza, deduzida a depreciação acumulada.

§ 1º Considera-se, também, investimento o capital de giro necessário à execução do serviço.

§ 2º Observados os preceitos legais, os investimentos depreciáveis, amortizáveis e remuneráveis, serão determinados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, segundo os critérios de escrituração contábil.

Art. 10. Os registros contábeis dos valores originais do investimento poderão ser alterados até o limite das variações do valor da moeda, resultantes da aplicação dos coeficientes estabelecidos pelo órgão federal competente, com observância das prescrições legais aplicáveis. Parágrafo único. Simultaneamente a cada alteração dos registros contábeis dos valores originais do investimento referida neste artigo, será alterado, pela aplicação dos mesmos coeficientes, o montante da reserva de depreciação acumulada.

Art. 11. Para efeito de remuneração, todo investimento em bens de qualquer espécie, feito com recursos doados por terceiros, será escriturado em contas específicas e seu valor não será adicionado ao investimento referido no artigo 9º.

Art. 12. A Prefeitura do Município de São Paulo, poderá determinar, quando julgar conveniente, a cobrança nas tarifas de uma quota, até o limite anual de 20% (vinte por cento) sobre o valor do investimento da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, destinada à execução e melhoria do serviço.

Parágrafo único. Ocorrendo a hipótese prevista neste artigo, a quota de expansão e melhoria será calculada com base em projetos apresentados e justificados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e aprovados pela Prefeitura, e passará a integrar o custo do serviço a que se refere o artigo 18.

Art. 13. A quota de expansão e melhoria referida no artigo precedente será creditada, anualmente, ao Fundo de Expansão e Melhoria.

§ 1º A parcela do Fundo de Expansão e Melhoria, que for aplicada, não será considerada no investimento de que trata o artigo 9º, para efeito de sua remuneração.

§ 2º Aplica-se ao investimento realizado com recursos do Fundo de Expansão e Melhoria o disposto no artigo 10.

Art. 14. A fim de possibilitar a amortização do investimento da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, até o término do prazo da concessão, a Prefeitura do Município de São Paulo poderá determinar, a seu exclusivo critério, a cobrança nas tarifas, de quota destinada à reversão, à sua propriedade plena, de todo o acervo empregado no serviço.

§ 1º Ocorrendo a hipótese prevista neste artigo, a quota de reversão passará a integrar o custo do serviço a que se refere o artigo 18.

§ 2º A quota anual de reversão será calculada pela aplicação de uma porcentagem anual sobre o montante dos bens reversíveis.

Art. 15. A quota de reversão que vier a ser cobrada através das tarifas, nos termos do artigo anterior, será creditada anualmente a um Fundo de Reversão e o montante acumulado será deduzido do investimento a que se refere o artigo 9º.

Parágrafo único. Aplica-se ao investimento amortizado o disposto no artigo 10.

Art. 16. Para ocorrer a renovação proveniente da depreciação acumulada dos investimentos perecíveis, será criada uma Reserva de Depreciação, suprida, anualmente, pela aplicação, sobre o montante dos bens depreciáveis que compuserem o investimento, de taxas a serem aprovadas pela Prefeitura do Município de São Paulo.

§ 1º A depreciação consistirá no desgaste das instalações e bens decorrente do uso e do tempo, bem como na sua progressiva obsolescência ou inadequação para a apropriada execução do serviço.

§ 2º As taxas referidas neste artigo serão revistas sempre que se verifique não estarem correspondendo à efetiva depreciação dos bens.

§ 3º A Reserva de Depreciação deverá, a qualquer momento, representar o total da depreciação acumulada em função do valor escriturado dos bens perecíveis.

§ 4º As eventuais diferenças, para mais, entre o custo efetivo de quaisquer bens novos e o valor escriturado dos substituídos, serão cobertas com recursos provenientes de aumento de capital ou, mediante prévia autorização da Prefeitura do Município de São Paulo, com recursos do Fundo de Expansão e Melhoria de que trata o artigo 13.

III – Remuneração do Investimento e Regime Econômico do Serviço

Art. 17. A Companhia terá direito às seguintes retribuições anuais:

- a. remuneração até 10% (dez por cento) sobre seu investimento reconhecido e definido nos artigos 9º e 10.
- b. porcentagem de administração de até 2% (dois por cento) sobre os investimentos oriundos da aplicação dos recursos provenientes da quota de expansão e melhoria, dos que vierem a ser feitos com recursos doados por terceiros e dos que forem amortizados pela quota de reversão.

Art. 18. O serviço previsto neste Decreto será prestado em regime de serviço pelo custo.

Parágrafo único. O custo referido neste artigo compreenderá as seguintes parcelas:

- a. retribuição do investimento, reconhecido e definido nos artigos 9º e 10 e na forma do artigo 17;
- b. todas as despesas de exploração do serviço, abrangendo manutenção, operação e administração, bem como tributos e encargos de qualquer espécie;
- c. despesas de depreciação dos bens perecíveis, a fim de suprir a Reserva de Depreciação referida no artigo 16;
- d. quota de reversão, à propriedade plena da Prefeitura do Município de São Paulo, do acervo da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ nos termos previstos no artigo 14, quando determinada pela Prefeitura do Município de São Paulo;
- e. quota de expansão e melhoria do serviço, referida no artigo 12, quando determinada pela Prefeitura do Município de São Paulo; e
- f. saldo das contas relativas ao Fundo de Estabilização, mencionado no artigo 25.

Art. 19. Constituirá receita acessória do serviço a renda de publicidade, aluguéis, participações, serviços complementares e outras decorrentes da exploração do serviço.

Art. 20. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, diretamente ou através da Prefeitura do Município de São Paulo, poderá pleitear junto aos poderes competentes, federais, estaduais e municipais, isenção ou redução de tributos que incidam sobre as operações e os bens destinados à execução do serviço concedido.

IV – Tarifas

Art. 21. As tarifas serão fixadas pela Prefeitura do Município de São Paulo, de modo a produzir renda suficiente para cobrir o custo do serviço, composta na forma do artigo 18, devendo ser revistas sempre que se revelem insuficientes.

§ 1º Havendo excesso, será ele creditado ao Fundo de Estabilização de que trata o artigo 25.

§ 2º As tarifas serão também revistas:

- a. obrigatoriamente, sempre que o Fundo de Estabilização exceder de 2% (dois por cento) do valor do investimento;
- b. facultativamente, a critério da Prefeitura do Município de São Paulo, quando o referido fundo exceder de 1% (um por cento) o valor do investimento; e
- c. a pedido da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, que apresentará os respectivos estudos.

§ 3º As alterações tarifárias entrarão em vigor no prazo mínimo de 7 (sete) dias, a contar de sua aprovação.

Art. 22. Ressalvados os casos previstos em lei, fica vedado, tanto à Prefeitura do Município de São Paulo quanto à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, conceder qualquer isenção de tarifas.

Parágrafo único. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, fornecerá nos termos da regulamentação que vier a baixar, bilhetes com desconto a escolares dos cursos de 1º e 2º graus, ensino profissional e superior, que para o trajeto escola-residência ou local de trabalho e vice-versa tiverem que utilizar a rede metroviária. Este desconto será determinado no mesmo ato em que a Prefeitura do Município de São Paulo fixar a tarifa para o transporte metroviário de passageiros.

Art. 23. Atendendo à diversidade das condições e necessidades dos usuários, poderá a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, com prévia autorização da Prefeitura do Município de São Paulo, estabelecer tarifas especiais, assegurado o equilíbrio econômico-financeiro da concessionária.

Art. 24. A redução de tarifas e as tarifas especiais, a que se referem o parágrafo único do artigo 22 e o artigo 23, só serão concedidas ou estabelecidas assegurado o equilíbrio econômico-financeiro da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

V – Fundo de Estabilização

Art. 25. Para garantia da adequada remuneração do investimento definido nos artigos 9º e 10 e da porcentagem de administração prevista no artigo 17, item *b*, nos exercícios de renda insuficiente, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, manterá um Fundo de Estabilização, sem prejuízo da revisão de tarifas de que trata o artigo 21.

Parágrafo único. A esse fundo será creditado o excesso a que se refere o § 1º do artigo 21 e debitado qualquer “déficit” verificado nas retribuições estabelecidas neste Decreto.

Art. 26. Poderá a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ transferir à Prefeitura do Município de São Paulo, mediante aprovação desta e pelo respectivo custo atualizado na forma do artigo 10, os investimentos feitos na infra-estrutura do sistema metroviário, incluindo, mas não se limitando a obras civis, reurbanização e áreas remanescentes.

VI – Regulamentação e Fiscalização

Art. 27. A Prefeitura do Município de São Paulo fiscalizará as características essenciais do serviço, tendo em vista resguardar o interesse público.

Parágrafo único. Salvo força maior, devidamente comprovada, não poderá a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ deixar de cumprir as determinações da Prefeitura do Município de São Paulo, ficando-lhe, porém, assegurado o equilíbrio econômico-financeiro previsto neste Decreto e ainda que alterado por efeito de modificações do serviço resultantes daquelas determinações, bem como o direito aos recursos por elas exigidos.

Art. 28. Dependerá de aprovação da Prefeitura do Município de São Paulo qualquer alteração, por parte da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, de características do serviço diretamente relacionadas com a utilização deste pelo público.

Art. 29. A Prefeitura do Município de São Paulo estabelecerá normas para:

- a. determinar o capital despendido nas obras, instalações e material, a fim de apurar o custo do investimento;
- b. apurar as despesas de operação;
- c. fixar as taxas de depreciação e de amortização, bem como as quotas destinadas à constituição dos Fundos de Reversão, de Expansão e Melhoria e de Estabilização;
- d. fiscalizar a prestação do serviço e a execução de obras e instalações;
- e. examinar a todo tempo os registros contábeis e estatísticos da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, podendo fixar normas e padrões para sua contabilidade e para outras de interesse da Prefeitura do Município de São Paulo;
- f. apresentar, até 20 de março de cada ano, o relatório da Prefeitura do Município de São Paulo, de tomada de contas do exercício anterior, à vista dos documentos e comprovantes de receita e despesa da concessionária, entregues por esta com a antecipação que for fixada; e
- g. aprovar, até 31 de dezembro de cada ano, para o ano seguinte, o orçamento anual do serviço concedido.

Art. 30. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ manterá, em suas instalações ou no escritório central, registro de reclamações.

Art. 31. Para efeito de fiscalização a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ fornecerá à Prefeitura do Município de São Paulo, mensalmente, balancetes analíticos de suas atividades, nos quais indicará os coeficientes de exploração do serviço e demais dados e informações esclarecedoras que vierem a ser solicitados.

Art. 32. Aos funcionários incumbidos da fiscalização e credenciados pela Prefeitura do Município de São Paulo, por sua Secretaria Municipal dos Transportes, fica assegurado o livre acesso às instalações da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, nos termos da regulamentação que será baixada pela concessionária e aprovada pela Prefeitura do Município de São Paulo.

Art. 33. Obedecidas as prescrições legais aplicáveis, os depósitos bancários serão efetuados em estabelecimentos financeiros idôneos, a juízo e sob responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

VII – Autonomia Administrativa e Responsabilidade

Art. 34. Fica assegurada à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ plena autonomia, observadas as normas legais, para administrar suas propriedades e dirigir e administrar seus serviços com sua própria organização e pessoal.

Art. 35. A Prefeitura do Município de São Paulo, poderá assumir os prejuízos decorrentes da operação da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, subvencionando-a até o limite das dotações para esse fim consignadas no orçamento de cada exercício.

VIII – Encampação

Art. 36. A Prefeitura do Município de São Paulo poderá encampar, a qualquer tempo, o serviço concedido, com todos os seus bens, obras e instalações fixas e móveis, mediante o reembolso, em moeda corrente do país, do capital investido e apurado na forma dos artigos 9º e 10.

Art. 37. Decretada a encampação, passarão ao pleno domínio da Prefeitura do Município de São Paulo os imóveis, obras, instalações fixas e material rodante, livros, arquivos e quaisquer outros bens e direitos que constituírem o acervo da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, podendo a Prefeitura do Município de São Paulo, sem qualquer ordem judicial, imitar-se na posse e administração dos referidos bens, assim como das reservas pertencentes ao serviço.

Art. 38. Ocorrendo a hipótese do artigo precedente, a Prefeitura do Município de São Paulo, passará, de imediato a movimentar os créditos bancários existentes em nome da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 39. O pagamento do preço da encampação será efetuado no prazo de 2 (dois) anos, a contar da data da emissão de posse do acervo encampado, prazo esse julgado necessário à efetivação das medidas administrativas e financeiras adequadas.

Art. 40. A Prefeitura do Município de São Paulo manterá os contratos de trabalho em vigor no momento da encampação, excetuados, se julgar conveniente, os cargos de direção ou de confiança, assim como aqueles que não puderem ser conservados em virtude de nova organização técnica ou administrativa do serviço, respondendo, todavia, pelas obrigações decorrentes da legislação trabalhista.

IX – Cessação da Concessão e Rescisão

Art. 41. Poderá a Prefeitura do Município de São Paulo dar por terminada a concessão dada à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, independentemente de interpelação ou medida judicial, desde que ocorra:

- a. paralisação parcial ou total do serviço, salvo os casos de força maior previstos em lei;
- b. má execução habitual do serviço, quer quanto à qualidade, quer no tocante à quantidade, por negligência ou incapacidade técnica, administrativa ou financeira da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ; e
- c. pelo inadimplemento reiterado e não justificado de obrigações estipuladas na concessão.

Art. 42. Por comum acordo entre a Prefeitura do Município de São Paulo e a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, a concessão poderá ser rescindida, a qualquer tempo, não devendo a indenização, em tal caso, ser superior à estabelecida para a hipótese de encampação.

Art. 43. Em qualquer hipótese será concedido prazo de 30 (trinta) dias para apresentação de defesa pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e, verificada a improcedência da cessação, responderá a Prefeitura do Município de São Paulo por perdas e danos, na forma da lei civil.

X – Ocupação Temporária

Art. 44. Em caso de guerra, greves ou grave perturbação da ordem pública ou do serviço, poderá a Prefeitura do Município de São Paulo, por ato próprio e independentemente de qualquer medida judicial, ocupar temporariamente o acervo da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, destinado à execução do serviço, nomeando uma comissão administradora para dirigi-lo.

Parágrafo único. Se, dos atos praticados pela comissão nomeada, resultarem prejuízos, estes serão ressarcidos pela Prefeitura do Município de São Paulo.

XI – Disposições Gerais

Art. 45. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá proceder à emissão, distribuição e venda de bilhetes e à arrecadação de numerário por si ou por terceiros.

Parágrafo único. Poderá, também, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, proceder a descontos especiais sobre o preço do bilhete quando for vendido por terceiros, assegurado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 46. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, conforme regulamentação que vier a baixar, fornecerá passes livres a seus empregados e agentes de fiscalização, quando em serviço.

Art. 47. Poderá a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, explorar comercialmente áreas e espaços situados nas suas instalações fixas, bem como no material rodante, dependências e propriedades, desde que essa exploração não prejudique, de modo algum, a execução do serviço concedido.

§ 1º Essas áreas e espaços serão utilizados para comércio e prestação de serviços pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, ou por terceiros, e, quando a exploração se

fizer por terceiros, será ela precedida de licitação e consoante critérios para qualificação e condições de exploração estabelecidos pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

§ 2º A licitação poderá ser dispensada quando se tratar de campanha de caráter cívico ou de interesse público, promovida ou aprovada pelo Poder Público.

Art. 48. Fica autorizada a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, a assinar convênios com entidades públicas ou particulares.

Art. 49. A Prefeitura do Município de São Paulo fixará o limite máximo para troco.

Art. 50. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, poderá regulamentar o comportamento, a conduta e a utilização do serviço pelos usuários, bem como outros aspectos que interessem ao uso normal dos bens de seu acervo utilizados na prestação do serviço concedido, mediante aprovação da Prefeitura do Município de São Paulo.

Art. 51. Os pedidos formulados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, à Prefeitura do Município de São Paulo serão encaminhados à Secretaria Municipal dos Transportes.

XII – Divergências e Arbitramentos

Art. 52. A Prefeitura do Município de São Paulo ou a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, poderá submeter a juízo arbitral as divergências que ocorrerem na execução do serviço concedido.

Art. 53. Para constituir o juízo arbitral, que será composto de três a cinco membros, peritos na matéria e de reconhecida idoneidade moral, cada parte designará igual número de árbitros, sendo o terceiro ou o quinto, que presidirá os trabalhos, escolhidos por unanimidade de votos de seus pares.

Parágrafo único. Na falta de acordo, o terceiro ou o quinto árbitro será designado pelo Prefeito Municipal de São Paulo.

Art. 54. O juízo arbitral considerar-se-á instaurado no momento de sua aceitação pela parte que não o tiver solicitado.

Art. 55. A função dos árbitros se limitará à verificação da ocorrência de atos ou fatos, objeto da divergência, considerado inadmissível qualquer apelo a juízo arbitral para determinar a juridicidade ou conveniência da regulamentação do serviço, bem como improcedente o recurso a esse juízo, em se tratando do exercício do poder de Polícia, geral ou especial, da Prefeitura do Município de São Paulo.

Art. 56. Da decisão dos árbitros não caberá recurso, salvo nos casos previstos em lei.

Art. 57. Competirá à parte vencida o pagamento dos árbitros e outras despesas eventualmente efetuadas pelo juízo arbitral.

XIII – Caução e Penalidades

Art. 58. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, ficará sujeita à multa, nos termos de regulamentação a ser baixada pela Prefeitura do Município de São Paulo, pelo não cumprimento, no todo ou em parte, de qualquer disposição legal, regulamentar ou deste Decreto e bem assim de determinação expedida pela Prefeitura do Município de São Paulo, com fundamento naquelas disposições e que devam ter execução imediata.

§ 1º No caso de demora no cumprimento de qualquer obrigação, poderá a Prefeitura do Município de São Paulo aplicar multas diárias, por dia de retardamento.

§ 2º O pagamento da multa não exime a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, do cumprimento da obrigação, nem das penalidades estabelecidas neste Decreto.

Art. 59. Para garantia da fiel execução da concessão, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, caucionará, no prazo de 30 (trinta) dias, contados da publicação deste Decreto, a importância de Cr\$ 10.000,00 (dez mil cruzeiros) em moeda corrente ou títulos.

Art. 60. Da imposição de qualquer multa ou penalidade, poderá a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, esgotados os recursos administrativos e no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data da ciência da denegação do seu recurso, apelar ao juízo arbitral, observados os princípios fixados nos artigos 53 a 58.

Art. 61. Para todos os efeitos, serão cumpridas, no foro da Comarca da Capital, as obrigações deste Decreto e propostas quaisquer ações que se originem da execução do serviço concedido.

Art. 62. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Miguel Colasuonno – Prefeito do Município.

Nota sobre o Decreto n. 11.276/74

[1] *Vide* Lei Municipal n. 8.075, de 26 de junho de 1974, à pág. 647.

LEI N. 8.118, DE 11 DE SETEMBRO DE 1974

**CONCEDE ISENÇÃO DE IMPOSTOS A EMPRESAS DE ADMINISTRAÇÃO INDIRETA DA
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS**

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

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 2 de setembro de 1974, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Executivo autorizado a conceder isenção dos impostos municipais que incidam sobre o patrimônio e serviços vinculados às finalidades básicas da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo – COHAB/SP e Companhia de Processamento de Dados do Município de São Paulo – PRODAM/SP, enquanto estas empresas executarem os serviços que legalmente lhes são atribuídos.

Art. 2º Os débitos relativos aos impostos devidos, nos termos do artigo anterior, pelas Companhias do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo – COHAB/SP e Companhia de Processamento de Dados do Município de São Paulo – PRODAM/SP, ficam cancelados até a data do início da vigência desta Lei.

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

Miguel Colasuonno – Prefeito do Município.

DECRETO N. 11.309, DE 12 DE SETEMBRO DE 1974

**AUTORIZA O INÍCIO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE METROVIÁRIO, PELA
COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ E FIXA A RESPECTIVA TARIFA**

Miguel Colasuonno, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e na forma do artigo 57, item I, letra j, do Decreto-lei Complementar n. 9, de 31 de dezembro de 1969 (Lei Orgânica dos Municípios),

Considerando o término das obras do primeiro trecho do METRÔ – trecho Vila Mariana-Jabaquara da Linha Norte-Sul, já em condições operacionais;

Considerando que o Decreto n. 11.276, de 30 de agosto de 1974,^[1] que concedeu à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ exclusividade para o transporte metroviário de passageiros neste Município, estabeleceu os princípios básicos para a fixação das respectivas tarifas pela Prefeitura;

Considerando os estudos que para a fixação daquele valor foram efetuados pelos técnicos daquela Companhia e da Secretaria de Transportes da Prefeitura, com base nas diretrizes consignadas no Decreto n. 11.276/74;

Considerando finalmente, que o Conselho Interministerial de Preços – CIP aprovou pela Resolução n. 46, comunicada através do Ofício n. 5.332, ambos de 11 de setembro de 1974, a tarifa a ser cobrada para o transporte metroviário no Município de São Paulo, decreta:

Art. 1º Fica autorizada a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, nos termos da Lei n. 8.075, de 26 de junho de 1974^[2] e do Decreto n. 11.276, de 30 de agosto de 1974, a iniciar, a partir de 14 de setembro do decorrente ano, a operação dos serviços públicos de transporte metroviário de passageiros no Município de São Paulo.

Art. 2º Fica estabelecido o valor de Cr\$ 1,50 (hum cruzeiro e cinquenta centavos) para a tarifa única para o transporte metroviário de passageiros no Município de São Paulo, a ser operado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Parágrafo único. O bilhete escolar a que se refere o parágrafo único do artigo 22 do Decreto n. 11.276, de 30 de agosto de 1974, será cobrado com desconto de 50% (cinquenta por cento), sobre a tarifa prevista no *caput* deste artigo.

Art. 3º A concessionária não estará obrigada, na venda de passagens, a fornecer troco para importâncias superiores a Cr\$ 10,00 (dez cruzeiros).

Art. 4º A tarifa a que se refere este Decreto vigorará a partir de 0 (zero) hora do dia 14 de setembro de 1974.

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

Miguel Colasuonno – Prefeito do Município.

Notas sobre o Decreto n. 11.309/74

[1] *Vide* Decreto Municipal n. 11.276, de 30 de agosto de 1974, à pág. 648.

[2] *Vide* Lei Municipal n. 8.075, de 26 de junho de 1974, à pág. 647.

LEI N. 8.242, DE 5 DE MAIO DE 1975

ESTABELECE OBRIGAÇÕES PARA OS REPRESENTANTES DA FAZENDA MUNICIPAL NAS SOCIEDADES EM QUE O MUNICÍPIO PARTICIPE COMO ACIONISTA MAJORITÁRIO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 25 de abril de 1975, decretou e eu promulgo a seguir Lei:

Art. 1º Para o exercício de suas funções, os representantes da Fazenda Municipal nas assembleias das sociedades anônimas de que o Município participe como acionista majoritário e os Conselhos Fiscais das empresas públicas solicitarão, previamente, parecer do Tribunal de Contas do Município sobre todos os balanços dessas entidades.

Parágrafo único. Os representantes da Fazenda e os Conselhos Fiscais remeterão, com a necessária antecedência, cópias das mencionadas peças ao Tribunal de Contas do Município.

Art. 2º Na falta do parecer do Tribunal de Contas do Município, os representantes da Fazenda e os Conselhos Fiscais, deverão votar pelo adiamento da deliberação sobre peças, convocando-se, quando for o caso, nova assembléia para o último dia do prazo legal.

Art. 3º Se, ao término dos prazos fixados em lei para a realização das assembléias gerais ordinárias das sociedades por ações ou da apresentação das contas ao Prefeito Municipal, no caso das empresas públicas, não houver o Tribunal de Contas do Município proferido o seu parecer, a manifestação daquela Corte será dispensada.

Art. 4º Dentro de 60 (sessenta) dias contados da data da publicação desta Lei, o Executivo baixará, por decreto, a respectiva regulamentação.^[1]

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

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

Nota sobre a Lei n. 8.242/75

[1] Esta Lei foi regulamentada pelo Decreto Municipal n. 12.051, de 24 de junho de 1975, vide à pág. 647.

LEI N. 8.248,^[1] DE 7 DE MAIO DE 1975

DISPÕE SOBRE OBRAS, SERVIÇOS, COMPRAS E ALIENAÇÕES DA ADMINISTRAÇÃO CENTRALIZADA E AUTÁRQUICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 11 de abril de 1975, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Capítulo I Das Obras, Serviços, Compras e Alienações

Seção I Disposições Preliminares

Art. 1º Todas as obras, serviços, compras e alienações da Administração Centralizada e Autárquica do Município serão realizadas segundo as normas desta Lei.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

- I – Obra: todo o trabalho de engenharia realizado direta ou indiretamente, de que resulte criação, modificação ou reparação de bem público, mediante construção, ou que tenha como resultado qualquer transformação do meio ambiente natural;
- II – Serviço: toda a atividade realizada direta ou indiretamente, tal como fabricação, conserto, instalação, montagem, operação, conservação, restauração, manutenção, transporte, comunicação, ou trabalho técnico-profissional;
- III – Compra: toda a aquisição remunerada de bens para fornecimento de uma só vez ou parceladamente;
- IV – Alienação: toda a transferência de domínio de bens a terceiros;
- V – Execução Direta: a realização da obra ou serviço pelos próprios órgãos da Administração Centralizada ou Autárquica;
- VI – Execução Indireta: a realização da obra ou serviço que a Administração Centralizada ou Autárquica contrate com terceiros, em qualquer das seguintes modalidades:
 - a. empreitada por preço global: a realização da obra ou serviço contratados por preço certo e total;

- b. empreitada por preço unitário: a realização da obra ou serviço contratados por preço certo de unidades determinadas;
- c. administração contratada: a realização da obra ou serviço contratados mediante reembolso das despesas e pagamento da remuneração ajustada para os trabalhos de administração;
- d. regime misto: a combinação das modalidades referidas nas alíneas anteriores;
- e. tarefa: a mão-de-obra para pequenos trabalhos, ajustada por preço certo, com ou sem fornecimento de materiais;
- f. prestação de serviço técnico-profissional especializado: o serviço contratado com profissional ou firma de notória especialização.

VII – Projeto Básico: o conjunto de elementos definidores da obra ou serviço que contenha as especificações e referências necessárias ao entendimento do objeto licitável e a possibilidade da estimativa de seu custo final e prazo de execução.

Seção II Das Obras e Serviços

Art. 3º Nenhuma obra ou serviço serão licitados ou contratados sem provisão de recursos financeiros e projeto básico aprovados pela autoridade competente, sob pena de nulidade do ato e de responsabilidade de quem lhe deu causa. As mesmas exigências, seguidas, quando descumpridas, de iguais penalidades, deverão ser observadas nos casos de contratação de obra ou serviço em que for dispensável a licitação.

Art. 4º A execução da obra ou do serviço será sempre programada em sua totalidade, permitindo-se, porém a contratação e a execução parcial, por etapas, de acordo com as conveniências da Administração.

§ 1º A programação da obra ou serviço deverá prever o custo atual e o custo final, levando-se em consideração os prazos de execução.

§ 2º A autorização da despesa será feita para o custo total da obra ou serviço licitado.

§ 3º Quando a execução da obra ou serviço tiver de ser feita por etapas, cada etapa ou conjunto de etapas será objeto de licitação distinta.

Art. 5º É vedada a participação do autor do projeto ou da firma a que pertença, na licitação para a execução da obra ou do serviço projetado.

Parágrafo único. É permitida a participação do autor do projeto ou da firma a que pertença, no procedimento licitatório da obra ou serviço, ou durante a sua execução, como consultor ou assessor exclusivamente a serviço da administração interessada.

Art. 6º As obras e serviços poderão ser executados nos seguintes regimes:

- I – execução direta;
- II – execução indireta, nas seguintes modalidades:
 - a. empreitada por preço global;
 - b. empreitada por preço unitário;
 - c. administração contratada;
 - d. regime misto;
 - e. tarefa;
 - f. prestação de serviço técnico profissional especializado.

Art. 7º Nos projetos de obras e serviços serão considerados principalmente os seguintes requisitos:

- I – segurança;
- II – funcionalidade e adequação ao interesse público;
- III – economia na execução, conservação e operação;

- IV – possibilidade de emprego de mão-de-obra, materiais e matérias-primas existentes no local para execução, conservação e operação;
- V – facilidade na execução, conservação e operação sem prejuízo da durabilidade da obra ou do serviço;
- VI – adoção de normas técnicas adequadas.

Art. 8º A prestação de serviços de alimentação a hospitais, escolas e similares fica sujeita a normas regulamentares, específicas de cada Secretaria interessada, observadas as suas peculiaridades e obedecidos os princípios da licitação.

Seção III

Dos Serviços Técnico-Profissionais Especializados

Art. 9º Para os fins desta Lei, consideram-se serviços técnico-profissionais especializados os trabalhos relativos a:

- I – estudos, projetos e planejamentos em geral;
- II – perícias, pareceres e avaliações em geral;
- III – assessoria, consultoria e Auditoria;
- IV – fiscalização e supervisão de obras e serviços;
- V – patrocínio ou defesa de causas judiciais ou administrativas;
- VI – treinamento e aperfeiçoamento do pessoal.

§ 1º A contratação dos serviços previstos neste artigo com profissionais ou firmas de notória especialização independem de licitação.

§ 2º Os projetos poderão ser objeto de concurso com instituição de prêmios.

§ 3º A autoridade competente para contratar poderá constituir comissão, permanente ou especial, para a escolha de profissional ou firma previstos no § 1º, para a realização de concurso, ou julgar a licitação.

Seção IV

Das Compras

Art. 10. Toda a compra de valores superiores a 5 (cinco) salários mínimos, relativa à aquisição de materiais de consumo, equipamentos, instalações e material permanente, realizada pela Administração Centralizada, processar-se-á por meio de Órgão Central de Compras.

Parágrafo único. Nenhuma compra será feita sem a adequada especificação do seu objeto e a indicação do recurso próprio onerado.

Art. 11. As compras deverão atender, sempre que possível, ao princípio da padronização.

Art. 12. Quando conveniente, as compras deverão ser processadas pelo sistema de registro de preços.

Parágrafo único. O registro de preços será precedido de licitação realizada na forma de concorrência, quando for o caso.

Seção V

Das Alienações

Art. 13. A alienação de bens da Administração Centralizada ou Autárquica, subordinada à existência de interesse público devidamente justificado, será sempre precedida de avaliação e obedecerá às seguintes normas:

- I – quando imóveis, dependerá de autorização legislativa e concorrência, dispensada esta última nos seguintes casos:
 - a. doação, devendo constar obrigatoriamente da escritura os encargos do donatário, quando houver, o prazo de seu cumprimento e a cláusula de reversão, sob pena de nulidade do ato;
 - b. permuta.

- II – quando móveis, dependerá de licitação, dispensada esta nos seguintes casos:
- doação, permitida exclusivamente para fins de interesse social;
 - permuta;
 - ações, sempre vendidas em Bolsa;
 - títulos, na formas da legislação pertinente.

Parágrafo único. A Administração, preferentemente à venda ou doação de bens imóveis, outorgará concessão de direito real de uso, mediante prévia autorização legislativa e concorrência. A concorrência poderá ser dispensada quando o uso se destinar à concessionária de serviço público, a entidades assistenciais, ou quando se verificar relevante interesse público na concessão, devidamente justificado.

Art. 14. Na concorrência para a venda de bens, a fase de habilitação limitar-se-á à comprovação do recolhimento de quantia nunca inferior a 20% (vinte por cento) da avaliação.

Parágrafo único. Para a venda de bens móveis, avaliados isoladamente ou em lote em quantia não superior a 1.000 (um mil) salários mínimos, a Administração poderá preferir o leilão.

Capítulo II Da Licitação

Seção I Das Modalidades, Limites e Dispensa

Art. 15. Todas as obras, serviços, compras e alienações da Administração Centralizada e Autárquica do Município efetuar-se-ão com estrita observância dos princípios de licitação, salvo as exceções previstas nesta Lei.

Art. 16. São modalidades de licitação:

- convite, dirigido a, pelo menos, três interessados do ramo pertinente ao objeto da licitação, registrados ou não, convocados por escrito pela Administração com antecedência mínima de três dias úteis;
- tomada de preços, entre interessados previamente registrados, observada a necessária qualificação, convocados com antecedência mínima de 8 (oito) dias corridos. A convocação far-se-á por edital resumido, publicado no Diário Oficial do Município e afixado em lugar acessível aos interessados, e será comunicada às entidades de classe que os representem;
- concorrência, destinada a contratações, de vulto, em que se admite a participação de quaisquer interessados, que satisfaçam às condições do edital, convocados com antecedência mínima de 15 (quinze) dias corridos e com ampla divulgação na forma do § 3º do artigo 28 desta Lei.

Parágrafo único. Os editais e convites serão expedidos pelo órgão incumbido da licitação e enviados à imprensa e aos interessados conforme o caso.

Art. 17. Nas licitações observar-se-ão os seguintes limites de valores:

- para as obras:
 - convite: até 240 (duzentos e quarenta) salários mínimos;
 - tomada de preços: até 4.500 (quatro mil e quinhentos) salários mínimos;
 - concorrência: acima de 4.500 (quatro mil e quinhentos) salários mínimos.
- para serviços e compras:
 - convite: até 40 (quarenta) salários mínimos;
 - tomada de preços: até 1.000 (um mil) salários mínimos;
 - concorrência: acima de 1.000 (um mil) salários mínimos.

Parágrafo único. Nos casos em que for admissível o convite, a Administração poderá utilizar-se da tomada de preços e, em qualquer caso, da concorrência.

Art. 18. É dispensável a licitação:

- I – para obras até o valor de 50 (cinquenta) salários mínimos;
- II – para serviços e compras até o valor de 5 (cinco) salários mínimos, e para alienações, nos casos previstos nesta Lei;
- III – nos casos de emergência, quando caracterizada a urgência de atendimento de situação que possa ocasionar prejuízo ou comprometer a segurança de pessoas, obras, serviços, bens ou equipamentos;
- IV – para a aquisição de materiais, equipamentos ou gêneros que só possam ser fornecidos por produtor, empresa ou representante comercial exclusivo; e para a aquisição de materiais, equipamentos ou gêneros sujeitos à padronização ou uniformidade, através de órgãos oficiais ou representação de categoria profissional;
- V – para a contratação de serviços especializados com profissionais ou firmas de notória especialização, importando esta no elevado conceito geral que desfrutem, aliada à eficiente organização de pessoal e instrumentos que mantenham, e a alta capacidade decorrente do bom desempenho de serviços anteriores, bem como de estudos, experiências e publicações técnicas ou científicas sobre matéria de sua especialização;
- VI – para a contratação de profissionais especializados em trabalhos de natureza artística, consagrados na opinião pública, diretamente ou através dos respectivos empresários;
- VII – quando não acudir interessado ou interessados à licitação anterior, mantidas, neste caso, as condições preestabelecidas;
- VIII – quando a operação envolver concessionários de serviço público, como tais considerados segundo a legislação federal, estadual e municipal, ou exclusivamente pessoas de direito público interno ou entidades sujeitas ao seu controle majoritário;
- IX – para a aquisição e arrendamento de bens imóveis destinados ao serviço público;
- X – para a aquisição de obras de arte e objetos históricos;
- XI – nos casos de calamidade pública, grave perturbação da ordem interna ou guerra.

Art. 19. É obrigatória a dispensa da licitação quando a realização desta comprometer a segurança nacional, observada disposição pertinente da lei federal.

Art. 20. Sempre que ocorrer qualquer das hipóteses previstas nos artigos 18 e 19 o processo deverá ser instruído com os seguintes elementos:

- I – justificativa da necessidade da obra ou serviço cuja execução deva ser contratada com dispensa de licitação;
- II – caracterização da situação excepcional, que justifique a dispensa, e indicação do dispositivo legal que a ampare;
- III – razões da escolha do executante;
- IV – elementos que justifiquem a notória especialização.

Parágrafo único. Formalizado o processo com os requisitos estabelecidos neste artigo, decidirá sobre a dispensa a autoridade competente.

Seção II **Da Habilitação**

Art. 21. Para a habilitação nas licitações, exigir-se-á dos interessados, exclusivamente, documentação relativa à:

- I – personalidade jurídica;
- II – capacidade técnica;
- III – idoneidade financeira.

§ 1º A documentação relativa à personalidade jurídica consiste em:

- I – cédula de identidade;
- II – inscrição comercial, no caso de firma individual;

- III – ato constitutivo e alterações subseqüentes, devidamente registrados, em se tratando de sociedade comercial, exigindo-se no caso de sociedade por ações, a ata arquivada da assembléia da última eleição da Diretoria;
- IV – inscrição do ato constitutivo, no caso de sociedade civil, acompanhada de prova da Diretoria em exercício;
- V – decreto de autorização, devidamente arquivado, em se tratando de firma ou sociedade estrangeira em funcionamento no País.

§ 2º A documentação relativa à capacidade técnica consiste em:

- I – registro ou inscrição na entidade profissional competente;
- II – atestado de desempenho anterior de atividade condizente e compatível, em quantidade e prazo, com o objeto da licitação, fornecidos por pessoas de direito público. Os atestados deverão indicar o local, natureza, volume, quantidade, prazos e outros dados característicos da obra, serviço ou fornecimento. As exigências relativas à capacidade técnica no que diz respeito às obras e serviços anteriormente realizados, não poderão ser distintas, qualitativamente, das obras e serviços licitados;
- III – indicação das instalações e do aparelhamento técnico adequado, que deverão ser de propriedade do interessado e que deverão ficar vinculados ao contrato;
- IV – relação da equipe técnica e administrativa da empresa, acompanhada do respectivo currículo, com indicação do responsável técnico.

§ 3º A documentação relativa à idoneidade financeira consiste em:

- I – prova de capital realizado, podendo, conforme o vulto, ser exigido capital equivalente ao valor da obra posta em concorrência, acrescido de até 50% (cinquenta por cento);
- II – último balanço e demonstração da conta de lucros e perdas;
- III – faturamento do último exercício;
- IV – certidão negativa de pedido de falência ou concordata, expedida pelo distribuidor judicial da sede do interessado, bem como dos respectivos Cartórios de Protestos;
- V – atestados de estabelecimentos bancários;
- VI – certidões negativas das Fazendas Federal, Estadual e Municipal;
- VII – certificado de regularidade de situação expedido pelo Instituto Nacional de Previdência Social;
- VIII – prova de situação regular perante o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço;
- IX – prova de situação regular perante o Programa de Integração Social.

§ 4º As empresas estrangeiras, que não funcionarem no País, comprovarão as exigências dos parágrafos anteriores mediante documentos equivalentes, autenticados pelos respectivos consulados e traduzidos por tradutor juramentado.

§ 5º Os documentos referidos nos parágrafos anteriores poderão ser apresentados em original, por qualquer processo de cópia autenticada ou em publicação de órgão da imprensa oficial.

§ 6º Em cada licitação poderá ser exigida, ainda, a relação de compromissos assumidos pelo interessado, que importem diminuição de capacidade operativa ou absorção de disponibilidade financeira, ou poderá ser exigido outro qualquer documento necessário que comprove a capacidade financeira do licitante.

§ 7º A documentação de que trata este artigo poderá ser dispensada nos casos de convite.

§ 8º O certificado a que se refere o § 1º do artigo 25 substitui os documentos enumerados neste artigo.

Art. 22. Quando permitida na licitação a participação de empresas em consórcio, serão observadas as seguintes normas:

- I – comprovação dos termos de consórcio por instrumento público devidamente registrado;
- II – indicação da empresa responsável pelo consórcio que deverá atender às condições de liderança, obrigatoriamente fixadas no edital;

- III – apresentação dos documentos exigidos no artigo anterior, por parte de cada consorciado;
- IV – impedimento de participação de empresa consorciada, na mesma licitação, através de mais de um consórcio ou isoladamente.

§ 1º No consórcio de empresas nacionais e estrangeiras, a liderança caberá obrigatoriamente à empresa nacional, observado o disposto no inciso II deste artigo.

§ 2º Os atestados de desempenho, as certidões e outros documentos relativos ao consórcio e ao empreendimento executado expedir-se-ão somente no nome das firmas ou pessoas integrantes do consórcio e não individualmente no nome de cada uma destas.

Seção III

Dos Registros Cadastrais

Art. 23. Para os fins desta Lei, os órgãos da Administração Centralizada ou Autárquica, que realizarem freqüentemente licitações, manterão registros cadastrais para o efeito de habilitação, atualizados, pelo menos, uma vez por ano.

Parágrafo único. É facultado às unidades administrativas utilizarem-se de registros cadastrais de outros órgãos municipais.

Art. 24. Ao requerer inscrição no cadastro, o interessado fornecerá os elementos necessários à satisfação das exigências previstas no artigo 21.

Art. 25. Os inscritos serão classificados por categorias, consoante sua especialização, subdivididos em grupos, segundo a capacidade técnica e financeira avaliada pelos elementos constantes da documentação relacionada no artigo 21.

§ 1º Aos inscritos será fornecido certificado, renovável sempre que se atualizar o registro.

§ 2º A atuação do inscrito no cumprimento das obrigações assumidas será anotada no respectivo registro cadastral.

Art. 26. A qualquer tempo poderá ser alterado, suspenso ou cancelado o registro do inscrito que deixar de satisfazer às exigências do artigo 21 ou as estabelecidas para a classificação cadastral ou, ainda, que sonegar qualquer fato ou informação superveniente que possa modificar a sua classificação.

Seção IV

Do Procedimento e Julgamento

Art. 27. O procedimento da licitação será iniciado com a abertura de processo administrativo, devidamente autuado, protocolado e numerado, contendo a autorização respectiva, a indicação de seu objeto e do recurso próprio para a despesa. Ao processo juntar-se-ão oportunamente:

- I – edital ou convite, plantas, especificações e respectivos anexos, quando for o caso;
- II – comprovante das publicações do edital resumido, da comunicação às entidades de classe ou da entrega do convite;
- III – designação da Comissão Julgadora ou do responsável pelo convite;
- IV – original das propostas e dos documentos que as instruírem;
- V – atas, relatórios e deliberações da Comissão Julgadora;
- VI – pareceres técnicos ou jurídicos sobre a licitação;
- VII – ato de adjudicação do objeto da licitação;
- VIII – ato de homologação da licitação;
- IX – eventuais manifestações e recursos da parte dos interessados e decisões a respeito tomadas;
- X – despacho de anulação ou de revogação da licitação, quando for o caso;
- XI – termo de contrato ou instrumento equivalente, conforme o caso;

- XII – outros comprovantes de publicações;
- XIII – demais documentos relativos à licitação.

Art. 28. O edital conterá, no preâmbulo, o número de ordem em série anual, o nome da repartição interessada, o objeto da licitação, a menção de que será regida por esta Lei, o local, dia e hora para recebimento da documentação e proposta, bem como para início da abertura dos envelopes, e indicará o seguinte:

- I – objeto da licitação, em descrição sucinta e clara;
- II – prazo e condições de execução e de entrega do objeto da licitação;
- III – local e horário em que serão fornecidos elementos, informações e esclarecimentos relativos à licitação;
- IV – modalidade da garantia exigida, quando necessária, e sanções aplicáveis;
- V – condições de pagamento e, quando for o caso, de reajustamento de preços;
- VI – condições de recebimento do objeto da licitação;
- VII – condições e requisitos para habilitação na licitação e forma de apresentação das propostas;
- VIII – critérios para o julgamento;
- IX – outras indicações específicas ou peculiares da licitação;
- X – penalidades.

§ 1º O original do edital deverá ser datado e assinado pela autoridade que o expedir, permanecendo no processo da licitação, dele extraindo-se as cópias integrais ou resumidas, para sua divulgação.

§ 2º O convite deverá atender, no que couber, ao disposto neste artigo.

§ 3º O edital de concorrência será publicado, em resumo, no Diário Oficial do Município, durante dois dias consecutivos, e uma ou mais vezes em jornal diário de grande circulação, com a indicação do local em que os interessados poderão obter seu texto integral e todas as informações sobre o objeto da licitação. A Administração, conforme o vulto da concorrência, poderá, ainda utilizar-se de outros meios de divulgação, para ampliar a área de competição.

Art. 29. Nas concorrências de âmbito internacional, o edital deverá ajustar-se às diretrizes da política monetária e do comércio exterior e atender às exigências dos órgãos federais competentes.

Art. 30. A concorrência será processada e julgada com observância do seguinte procedimento:

- I – abertura dos envelopes de documentação e sua apreciação;
- II – devolução dos envelopes de proposta, fechados, aos concorrentes inabilitados, desde que não tenha havido recurso ou após sua denegação, quando tenha havido, ou, ainda, quando dele houver desistência;
- III – abertura dos envelopes de propostas dos concorrentes habilitados, desde que transcorrido o prazo de interposição de recurso, ou verificada a desistência dos participantes, no momento da verificação da parte referente à habilitação ou, ainda, após o julgamento dos recursos interpostos;
- IV – classificação das propostas;
- V – adjudicação do objeto da concorrência ao vencedor, publicada resumidamente no Diário Oficial do Município;
- VI – homologação da adjudicação, com a convocação do vencedor para a assinatura do contrato, publicada resumidamente no Diário Oficial do Município;
- VII – restituição da garantia aos licitantes perdedores, após a homologação prevista no item anterior, ou decurso do prazo previsto no artigo 43, § 3º.

§ 1º A abertura dos envelopes de documentação e da proposta será realizada sempre em ato público, previamente designado, do qual se lavrará ata circunstanciada assinada pelos licitantes presentes e pela Comissão ou servidor designado.

§ 2º Todos os documentos e envelopes de proposta serão rubricados pelos licitantes presentes e pela Comissão ou servidor designado.

§ 3º É facultada à Comissão ou autoridade superior a promoção de diligência destinada a esclarecer a instrução do processo.

§ 4º O disposto neste artigo aplica-se, no que couber, à tomada de preços e ao convite, facultada, quanto a este último, a publicação no Diário Oficial do Município.

Art. 31. No julgamento das propostas levar-se-ão em conta, conforme o caso, no interesse do serviço público, as condições de:

- I – preço;
- II – forma de pagamento;
- III – prazo;
- IV – rendimento;
- V – (vetado);
- VI – outras condições peculiares ao objeto de concorrência, em especial a melhor técnica, que poderão prevalecer, desde que expressamente consignadas no edital.

§ 1º No exame das propostas serão consideradas todas as circunstâncias de que resultar vantagem para a Administração.

§ 2º A Comissão Julgadora ou o responsável pelo convite obrigam-se a justificar as razões da classificação.

§ 3º A Administração poderá preferir proposta que não ofereça menor preço, se do conjunto das condições houver conveniência justificada.

§ 4º Em ocorrendo a opção de que trata o parágrafo anterior, será obrigatória a justificação por escrito.

§ 5º Não poderá ser levada em conta qualquer oferta de vantagem não prevista no edital ou convite, nem preço ou vantagem baseados nas ofertas dos demais licitantes.

§ 6º Verificada absoluta igualdade de condições entre duas ou mais propostas, poderá a Administração proceder à nova licitação entre os autores das propostas empatadas. Se nenhum quiser ou puder apresentar proposta mais vantajosa para a Administração do que as anteriores oferecidas, ou caso se verifique novo empate, será a licitação decidida por sorteio.

§ 7º Em igualdade de condições, os licitantes nacionais terão preferência sobre os estrangeiros.

Art. 32. Serão desclassificadas:

- I – as propostas que não atenderem às exigências do edital ou convite;
- II – as propostas manifestamente inexeqüíveis.

Art. 33. Os atos viciados de ilegalidade, durante o procedimento licitatório, serão anulados, podendo preservar-se os atos passíveis de manutenção. A licitação poderá ser revogada a juízo da Administração quando for considerada inoportuna ou inconveniente para o interesse público. Em qualquer caso, a decisão será fundamentada.

Art. 34. A habilitação preliminar, a inscrição em registro cadastral e a sua alteração ou cancelamento, assim como as modalidades de licitação, serão julgadas por comissão permanente ou especial, composta de 3 (três) profissionais habilitados, no mínimo.

§ 1º No caso de convite, a Comissão Julgadora poderá ser substituída por servidor designado pela autoridade competente.

§ 2º A comissão de julgamento dos pedidos de inscrição em registro cadastral, e de alteração ou cancelamento desse registro, será integrada por profissionais habilitados.

§ 3º No órgão central de compras, as atribuições previstas neste artigo competem à Comissão de Julgamento de Concorrência.

Art. 35. A critério da autoridade competente, em cada caso, poderá ser exigida prestação de garantia nas licitações e contratações de obras, serviços e compras, devendo estas condições constar do respectivo edital.

§ 1º A garantia a que se refere este artigo será prestada mediante:

- I – caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública do Município, do Estado de São Paulo ou Federais;
- II – fiança bancária;
- III – seguro-garantia.

§ 2º Quando exigida, a garantia para licitar, não será superior a 2% (dois por cento) do valor do orçamento; para contratar, não poderá ser superior a 5% (cinco por cento) do valor contratual.

§ 3º A garantia prestada pelo contratado será liberada ou restituída após a execução do contrato ou, facultativamente, na proporção do seu cumprimento.

§ 4º Além das garantias enumeradas neste artigo, a Administração poderá exigir compromisso de entrega de material ou equipamento contratado, firmado pelo fabricante ou produtor ou por seu representante autorizado.

Capítulo III Dos Contratos

Seção I

Disposições Preliminares

Art. 36. Os contratos administrativos de que trata esta Lei regulam-se pelas suas disposições e pelos preceitos de direito público, aplicando-se-lhes, supletivamente, os princípios de direito privado.

§ 1º Os contratos devem estabelecer com clareza e precisão as condições de sua execução, expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e da proposta a que se vincula.

§ 2º Os contratos que dispensem licitação devem atender aos termos do ato que os autorizou e da proposta apresentada, quando for o caso.

Art. 37. São cláusulas necessárias em todo contrato as que estabeleçam:

- I – a qualificação das partes;
- II – o objeto e seus elementos característicos;
- III – o regime de execução ou a forma de fornecimento;
- IV – a indicação dos equipamentos e processos que serão vinculados à obra ou serviços;
- V – o preço e as condições ou forma de reajustamento, bem como os prazos para tais pagamentos, contados sempre da medição dos serviços ou entrega das compras;
- VI – os prazos de início, conclusão e de recebimentos, provisório e definitivo, conforme o caso, o cronograma físico-financeiro e o sistema de fiscalização;
- VII – o valor e os recursos destinados a atender às despesas;
- VIII – as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;
- IX – as responsabilidades das partes, penalidades e valor das multas;
- X – os casos de rescisão;
- XI – o reconhecimento dos direitos da Administração em caso de rescisão administrativa, previstos no artigo 59;
- XII – as condições de importação, a data e a taxa de câmbio para conversão, quando for o caso;
- XIII – o foro e privilégio que houver, na hipótese de procedimento judicial.

Art. 38. Os contratos regidos por esta Lei não podem ter vigência superior a 5 (cinco) anos, contados da data da lavratura do respectivo instrumento.

§ 1º Os prazos de início, de etapas de execução, de conclusão e de entrega admitem prorrogação a critério da Administração, mantidas as cláusulas do contrato, desde que ocorra alguns dos seguintes motivos:

- I – alteração do projeto ou da especificação pela Administração;
- II – superveniência de fato excepcional e imprevisível, estranho à vontade das partes, que altere fundamentalmente as condições de execução do contrato;
- III – interrupção da execução do contrato ou diminuição do ritmo de trabalho, por ordem e no interesse da Administração;
- IV – aumento das quantidades inicialmente previstas no contrato, nos limites permitidos por esta Lei;
- V – impedimento da execução do contrato, por fato ou ato de terceiro, reconhecido pela Administração, em documento contemporâneo da sua ocorrência;
- VI – omissão ou atraso de providência a cargo da Administração, de que resulte diretamente impedimento ou retardamento na execução do contrato.

§ 2º Toda a prorrogação de prazo deverá ser justificada por escrito e previamente autorizada pela autoridade competente.

Seção II

Da Formalização dos Contratos

Art. 39. Os contratos e seus aditamentos serão lavrados nas repartições interessadas, sob a forma de termo, em livro próprio ou no processo da respectiva licitação ou da dispensa, salvo os relativos a direitos reais sobre imóveis, que se formalizarão por escritura pública.

Parágrafo único. É nulo e de nenhum efeito o contrato verbal com a Administração, salvo o de pequenas compras de pronto pagamento.

Art. 40. Todo contrato deve mencionar, no preâmbulo, o nome das partes e de seus representantes, a finalidade, o ato que autorizou a sua lavratura, o número do processo da licitação ou da dispensa, a sujeição dos contratantes às normas desta Lei e às cláusulas contratuais.

Art. 41. O termo do contrato é obrigatório no caso de concorrência e no de tomada de preços, em que o valor do contrato exceda a 1.000 (um mil) salários mínimos, e facultativo nos demais em que a Administração poderá substituí-lo por outros instrumentos hábeis, tais como carta-contrato, nota de empenho de despesa, autorização de compra ou ordem de execução de serviço.

§ 1º Será fornecida aos interessados, sempre que possível, a minuta do futuro contrato.

§ 2º Na carta-contrato, nota de empenho de despesa, autorização de compra, ordem de execução de serviço ou outros instrumentos hábeis, aplica-se, no que couber, o disposto no artigo 37.

Art. 42. É permitido a qualquer licitante o conhecimento das cláusulas do contrato celebrado e, a qualquer interessado, a obtenção de certidão mediante o pagamento devido.

Parágrafo único. O termo de contrato será publicado no Diário Oficial do Município, na íntegra ou em extrato, dentro de 20 (vinte) dias contados de sua assinatura.

Art. 43. A Administração convocará regularmente o adjudicatário para assinar o termo de contrato, aceitar ou retirar o instrumento equivalente, dentro do prazo e condições estabelecidas, sob pena de decair do direito à contratação, sem prejuízo das sanções previstas no artigo 62.

§ 1º O prazo da convocação poderá ser prorrogado uma vez, por igual período, quando solicitado pela parte durante o seu transcurso, e desde que ocorra motivo justificado, a critério da Administração.

§ 2º É facultado à Administração, quando o convocado não assinar o termo de contrato ou não aceitar ou retirar o instrumento equivalente no prazo e condições estabelecidos, convocar os licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo em igual prazo e nas mesmas condições, ou revogar a licitação.

§ 3º Decorridos 60 (sessenta) dias da abertura dos envelopes de documentação, sem convocação para a contratação, ficam os licitantes liberados dos compromissos assumidos.

Seção III Da Alteração dos Contratos

Art. 44. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados nos seguintes casos:

- I – unilateralmente, pela Administração:
 - a. quando houver modificação do projeto ou das especificações, para melhor adequação técnica aos seus objetivos;
 - b. quando necessária a modificação do valor contratual em decorrência de acréscimo ou diminuição quantitativa de seu objeto, nos limites permitidos por esta Lei.
- II – bilateralmente, por mútuo acordo das partes:
 - a. quando conveniente a substituição da garantia de execução;
 - b. quando necessária a modificação do regime de execução ou do modo de fornecimento, em face de verificação técnica de inaplicabilidade dos termos originários;
 - c. quando necessária a modificação da forma de pagamento, por imposição de circunstâncias supervenientes, mantido o valor inicial;
 - d. quando necessária a alteração de preços;
 - e. quando necessária a alteração do prazo contratual.

§ 1º O contratado fica obrigado a aceitar, nas mesmas condições contratuais, os acréscimos ou supressões que se fizerem nas obras, serviços ou compras, até 25% (vinte e cinco por cento) do valor inicial do contrato; e, no caso particular de reforma de edifícios, até o limite de 50% (cinquenta por cento) para os acréscimos, excluída sempre desse cálculo a parcela de eventual reajustamento.

§ 2º Excepcionalmente, o limite de acréscimo poderá atingir 50% (cinquenta por cento), desde que ocorra fato superveniente que exija esse acréscimo para a fiel e completa execução do objeto contratual, mantidas as condições iniciais de contrato, mediante prévia e justificada autorização da autoridade competente.

§ 3º Quando necessários preços extracontratuais, esses serão fixados mediante acordo entre as partes, respeitados os limites estabelecidos nos parágrafos anteriores.

§ 4º No caso de supressão de obras ou serviços, se o contratado já houver adquirido os materiais e os houver posto no local dos trabalhos, deverão ser pagos pela Administração pelos preços de aquisição, regularmente comprovados.

§ 5º Nos casos ditados por necessidade de ordem técnica e indispensável à concretização do objeto do contrato, devidamente justificados, poderão ser ultrapassados os limites fixados nos §§ 1º e 2º deste artigo, mantidas todas as cláusulas do contrato.

§ 6º Toda e qualquer alteração do projeto objetivo do contrato deve ser justificada por escrito e previamente autorizada pela autoridade competente, e será formalizada por meio de termo aditivo. Em se tratando de revisão de preços, além da lavratura do termo de aditamento, é obrigatória a demonstração dos respectivos cálculos.

Seção IV Da Execução dos Contratos

Art. 45. O contrato deverá ser executado fielmente pelas partes, de acordo com as cláusulas avençadas e as normas desta Lei, respondendo cada qual pelas conseqüências de sua inexecução total ou parcial.

Art. 46. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado.

Parágrafo único. O representante da Administração anotará em registro próprio todas as ocorrências relacionadas com a execução do contrato, determinando o que for necessário à regularização das faltas ou defeitos observados. As decisões e providências que ultrapassarem a sua competência deverão ser solicitadas a seus superiores em tempo hábil para a adoção das medidas convenientes.

Art. 47. O contratado deverá manter no local da obra ou serviço, preposto aceito pela Administração, para representá-lo na execução do contrato.

Art. 48. O contratado é obrigado a reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir, às suas expensas, no total ou em parte, o objeto do contrato em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes da execução ou dos materiais empregados.

Art. 49. O contratado é responsável pelos danos causados à Administração ou a terceiros, decorrentes de sua culpa ou dolo, na execução do contrato. A fiscalização ou o acompanhamento, pelo órgão interessado, não excluirá nem reduzirá essa responsabilidade.

Art. 50. O contratado é responsável pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do contrato, salvo disposição legal ou cláusula contratual do edital em contrário.

Parágrafo único. A Administração poderá exigir também seguro para garantia de pessoas e bens. Para os contratos precedidos de licitação, essa exigência deverá constar do edital ou do convite.

Art. 51. A critério da Administração e mediante sua prévia aprovação, o contratado poderá, em regime de responsabilidade solidária, subcontratar partes da obra ou serviço.

Art. 52. Executado o contrato, o seu objeto será recebido:

I – em se tratando de obras e serviços:

- a. provisoriamente, pelo responsável por seu acompanhamento e fiscalização, mediante termo circunstanciado, assinado pelas partes, dentro de 15 (quinze) dias da comunicação escrita do contratado, ou na forma que constar do edital;
- b. definitivamente, por servidor ou comissão designada pela autoridade competente, mediante termo circunstanciado, assinado pelas partes, após o decurso do prazo de observação, ou de vistoria que comprove a adequação do objeto aos termos contratuais, observado o disposto no artigo 49.

II – em se tratando de compra:

- a. provisoriamente, para o efeito de posterior verificação da conformidade do material com a especificação;
- b. definitivamente, após a verificação da qualidade e quantidade do material e conseqüente aceitação.

§ 1º Nos casos de aquisição de equipamentos de grande vulto, o recebimento far-se-á mediante termo circunstanciado, e nos demais, mediante recibo.

§ 2º O recebimento provisório ou definitivo não exclui a responsabilidade civil pela solidez e segurança da obra, nem a ético-profissional, pela perfeita execução do contrato.

Art. 53. Poderá ser dispensado o recebimento provisório nos seguintes casos:

- I – gêneros perecíveis, alimentação preparada e outros materiais, a critério da Administração;
- II – serviços profissionais;
- III – obras e serviços de valor até 240 (duzentos e quarenta) salários mínimos, desde que não se componham de aparelhos, equipamentos ou instalações sujeitos à verificação de funcionamento ou produtividade.

Parágrafo único. Nos casos deste artigo, o recebimento será feito mediante recibo.

Art. 54. Correm por conta do contratado, salvo disposição em contrário, os ensaios, testes e demais provas exigidas por normas técnicas oficiais para a boa execução do objeto do contrato.

Art. 55. A Administração rejeitará, no todo ou em parte, obra, serviço ou fornecimento, se em desacordo com o contrato, podendo, entretanto, recebê-los com o abatimento de preços que couber, desde que lhe convenha.

Art. 56. Na execução de obras junto e nas vias públicas, o contratante se obrigará a:

- I – evitar, quando possível, prejuízos à circulação de veículos e transeuntes;
- II – zelar pela segurança de veículos e transeuntes através de sinalização ou outras medidas acauteladoras da situação;
- III – evitar a sujidade além dos limites razoáveis, levada em conta a natureza do serviço.

Seção V

Da Inexecução e da Rescisão dos Contratos

Art. 57. A inexecução total ou parcial do contrato enseja a sua rescisão, com as consequências contratuais e as previstas em lei.

Art. 58. Constituem motivo para a rescisão do contrato:

- I – o não cumprimento de cláusulas contratuais, especificações, projetos ou prazos;
- II – o cumprimento irregular de cláusulas contratuais, especificações, projetos ou prazos;
- III – a lentidão no seu cumprimento, levando a Administração a presumir a não conclusão da obra, do serviço ou do fornecimento, nos prazos estipulados;
- IV – o atraso no início da obra, serviço ou fornecimento;
- V – a paralisação da obra, do serviço ou do fornecimento, sem justa causa e prévia comunicação à Administração;
- VI – a subcontratação, a cessão ou transferência, parcial do seu objeto ou a associação do contrato com outrem, sem permissão contratual e prévia aprovação escrita da Administração;
- VII – a subcontratação, a cessão ou transferência total;
- VIII – o desatendimento das determinações regulares da autoridade designada para acompanhar e fiscalizar a sua execução, assim como a de seus superiores;
- IX – o cometimento reiterado de faltas na execução, anotadas na forma do parágrafo único do artigo 46;
- X – a decretação de falência, o pedido de concordata ou a instauração de concurso de credores;
- XI – a dissolução da sociedade ou o falecimento do contratado;
- XII – a alteração social ou a modificação da finalidade ou da estrutura da empresa, que a juízo da Administração, prejudiquem a execução do contrato;
- XIII – o protesto de títulos ou a emissão de cheques sem suficiente provisão, que caracterizem a insolvência do contrato;
- XIV – razões de interesse do serviço público, devidamente fundamentado;
- XV – a supressão, por parte da Administração, de obras, serviços ou compras, que tenha como resultado a alteração do valor inicial do contrato, além do limite permitido nesta Lei;
- XVI – a suspensão da sua execução, por ordem escrita da Administração, por prazo superior a 120 (cento e vinte) dias, salvo em casos de calamidade pública, grave perturbação da ordem interna ou guerra;
- XVII – o atraso superior a 60 (sessenta) dias dos pagamentos devidos pela Administração, decorrentes de obras recebidas e com medição efetivada ou serviços ou fornecimento já recebidos, salvo em caso de calamidade pública, grave perturbação da ordem interna ou guerra;
- XVIII – a não liberação, por parte da Administração, da área, local ou objeto para a execução de obra, serviço ou fornecimento, nos prazos contratuais;
- XIX – a ocorrência de caso fortuito ou de força maior, regularmente comprovada, impeditiva da execução do contrato.

Art. 59. A rescisão do contrato poderá ser:

- I – determinada por ato unilateral e escrito da Administração, nos casos enumerados nos itens I a XIV do artigo anterior;
- II – amigável, por acordo entre as partes, reduzido a termo no processo da licitação, desde que haja conveniência para a Administração;
- III – judicial, nos termos da legislação própria.

§ 1º A rescisão administrativa ou amigável deverá ser precedida de autorização escrita e fundamentada da autoridade competente.

§ 2º No caso dos itens XIV e XV do artigo anterior, será o contratado ressarcido dos prejuízos, regularmente comprovados, que houver sofrido.

Art. 60. A rescisão de que trata o item I do artigo anterior acarretará as seguintes consequências, sem prejuízo das sanções previstas nesta Lei:

- I – assunção imediata do objeto do contrato, no estado e local em que se encontrar por ato próprio da Administração, lavrando-se termo circunstanciado;
- II – ocupação e utilização do local, instalações, equipamentos, material e pessoal empregados na execução do contrato, necessário à sua continuidade, os quais serão devolvidos posteriormente. Não sendo devolvidos, darão causa a ressarcimento, mediante avaliação;
- III – perda de garantia contratual;
- IV – retenção dos créditos decorrentes do contrato;
- V – responsabilização do contrato inadimplente por prejuízos causados à Administração.

§ 1º Verificadas as hipóteses previstas nos itens I e II, a Administração, a seu critério, poderá dar continuidade à obra ou serviço, por execução direta ou indireta.

§ 2º É permitido à Administração, no caso de concordata do contratado, manter o contrato, assumindo o controle de determinadas atividades necessárias à sua execução, ou transferir a execução do remanescente do objeto do contrato a outra firma que atenda às exigências do edital mantidas as condições originárias da avença.

Capítulo IV

Das Finalidades

Art. 61. A recusa do adjudicatário em assinar o contrato, em aceitar ou retirar o instrumento equivalente, dentro de prazo estabelecido pela Administração, caracteriza o descumprimento da obrigação assumida, sujeitando-o à perda da garantia, se exigida, e impedindo-o de participar de novas licitações, pelo prazo mínimo de 90 (noventa) dias.

Art. 62. O atraso injustificado na execução do contrato sujeitará o contratado à multa de mora fixada na forma prevista em ato normativo da autoridade competente.

§ 1º A multa a que alude este artigo não impede que a Administração rescinda unilateralmente o contrato e aplique as outras sanções previstas nesta Lei.

§ 2º A multa será descontada dos pagamentos ou da garantia do contrato.

Art. 63. Pela inexecução total ou parcial do ajuste, a Administração poderá aplicar ao contratado as seguintes sanções:

- I – advertência;
- II – multa, na forma prevista em ato normativo da autoridade competente;
- III – impedimento temporário de participar de licitação e de contratar com a Administração;
- IV – declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração.

§ 1º Se a multa aplicada for superior ao valor da garantia prestada, além da perda desta responderá o contratado pela sua diferença.

§ 2º As sanções previstas nos itens III e IV poderão ser aplicadas juntamente com a do item II.

§ 3º A sanção prevista no item IV é de competência exclusiva do Prefeito, precedida de defesa do interessado no respectivo processo, no prazo de 10 (dez) dias da abertura de vista.

Art. 64. As sanções previstas nos itens III e IV do artigo anterior poderão ser aplicadas às empresas ou profissionais que:

- I – praticarem fraude fiscal, por meios dolosos, no recolhimento de quaisquer tributos;

- II – praticarem atos ilícitos, visando a frustrar os objetivos da licitação;
- III – demonstrarem não possuir idoneidade para contratar com a Administração, em virtude de atos ilícitos praticados.

Capítulo V Dos Recursos

Art. 65. Dos atos da Administração decorrentes da aplicação desta Lei caberá:

I – recurso:

- a. da habilitação ou inabilitação do licitante, no prazo de 2 (dois) dias da intimação do ato ou da lavratura da ata; desde que não conste desistência após o ato de apreciação dos documentos;
- b. da adjudicação, no prazo de 5 (cinco) dias da intimação do ato;
- c. da anulação ou da revogação da licitação, no prazo de 5 (cinco) dias da intimação do ato;
- d. do indeferimento do pedido de inscrição em registro cadastral ou de alteração ou cancelamento do registro, no prazo de 5 (cinco) dias da intimação do ato;
- e. da rescisão do contrato, a que se refere o item I do artigo 58, no prazo de 5 (cinco) dias da intimação do ato;
- f. da aplicação das penas de advertência, impedimento temporário ou multa no prazo de 5 (cinco) dias da intimação do ato.

II – representação, no prazo de 5 (cinco) dias da intimação do ato, da decisão relacionada com o objeto da licitação ou do contrato, de que não caiba recurso;

III – pedido de reconsideração, de decisão do Prefeito no caso do § 3º do artigo 62, no prazo de 10 (dez) dias da intimação do ato.

§ 1º A intimação dos atos referidos no item I, alíneas *b*, *c*, *e* e *f* excluídos desta última os de advertência e multa de mora, será feita mediante publicação no Diário Oficial do Município. Da mesma forma se fará a intimação na hipótese do item III deste artigo.

§ 2º Somente o recurso previsto na alínea *a* do item I deste artigo terá efeito suspensivo.

§ 3º Aos licitantes, desde que solicitado no prazo de recurso, de representação ou de pedido de reconsideração, ou de impugnação, abrir-se-á imediata vista dos autos para o exame dos elementos necessários à elaboração de suas razões. Não será permitida a retirada dos autos da repartição.

Art. 66. O recurso será dirigido à autoridade superior, por intermédio da que praticou o ato recorrido, a qual poderá reconsiderar sua decisão, no prazo de 3 (três) dias ou, nesse mesmo prazo, fazê-lo subir, devidamente informado. Nesse caso, a decisão deverá ser proferida dentro do prazo de 15 (quinze) dias, contados da interposição do recurso.

Art. 67. Os recursos preclusos ou interpostos fora do prazo não serão conhecidos.

Art. 68. Aos Secretários Municipais e às autoridades que se lhe equiparam é facultado, no âmbito de sua respectiva competência, avocar a licitação, para anulá-la ou revogá-la em despacho motivado.

Capítulo VI Disposições Finais e Transitórias

Art. 69. Na contagem de prazos estabelecidos nesta Lei excluir-se-á o dia do início e incluir-se-á o do vencimento, prorrogando-se este, automaticamente, para o primeiro dia útil, se recair em dia sem expediente no órgão interessado.

Art. 70. A Administração só pagará ou premiará projeto desde que o autor ceda os direitos a ele relativos e possa utilizá-lo de acordo com o previsto no regulamento de concurso ou no ajuste para sua elaboração.

Art. 71. Quando o objeto do contrato interessar a mais de uma entidade pública, caberá ao órgão contratante, perante a entidade interessada, responder pela sua boa execução, fiscalização e pagamento.

Parágrafo único. Fica facultado à entidade interessada o acompanhamento da execução do contrato.

Art. 72. O controle das despesas decorrentes dos contratos e demais instrumentos regidos por esta Lei será feito pelo Tribunal de Contas do Município, na forma da legislação pertinente, ficando os órgãos interessados da Administração Centralizada e Autárquica responsáveis pela demonstração da legalidade e regularidade de despesa, nos termos da Lei Orgânica dos Municípios.

Parágrafo único. Qualquer licitante ou contratado, entidades de classe que os representam, poderá representar ao Prefeito Municipal, ou a autoridade por ele designada, desvinculada dos certames ou ainda, ao Tribunal de Contas do Município, contra irregularidades na aplicação desta Lei, ou inconvenientes para a coisa pública, quanto aos critérios adotados.

Art. 73. O sistema instituído nesta Lei não impede a pré-qualificação de licitantes nas concorrências de grande vulto e alta complexidade técnica.

Art. 74. Os impressos, mobiliários, máquinas e artigos de escritório para uso das repartições centralizadas e autárquicas serão padronizados, sempre que possível.

Art. 75. Salvo os casos expressamente mencionados, o regulamento fixará a competência das autoridades para a prática dos atos previstos nesta Lei.

Art. 76. (Vetado).

Art. 77. Os convênios e consórcios celebrados pela Administração Centralizada e Autárquica do Município com entidades públicas ou particulares, regem-se pelo disposto nesta Lei, no que couber.

Art. 78. Esta Lei não se aplica às licitações com edital já publicado ou a convites expedidos antes da data de sua vigência, nem aos contratos e ajustes deles decorrentes.

Art. 79. Os processos e as medidas administrativas e técnicas das licitações em andamento devem adaptar-se às disposições desta Lei, antes da expedição do edital ou convite.

Art. 80. O disposto nesta Lei será regulamentado pelo Executivo.

Art. 81. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

Nota sobre a Lei n. 8.248/75

[1] A matéria da Lei Municipal n. 8.248, passou a ser regulada, no Município de São Paulo, pela Lei Municipal n. 10.544, de 31 de maio de 1988 (DOM de 01.06.88), alterada pelas Leis Municipais n. 11.107, de 31 de outubro de 1991 (DOM de 05.11.91), n. 11.100, de 25 de outubro de 1991 e n. 11.194, de 15 de maio de 1992 (DOM de 15.05.92).

DECRETO N. 11.979, DE 8 DE MAIO DE 1975

DISPÕE SOBRE ISENÇÃO DE IMPOSTOS MUNICIPAIS INCIDENTES SOBRE O PATRIMÔNIO E OS SERVIÇOS DA COMPANHIA DE GÁS DE SÃO PAULO, EMPRESA MUNICIPAL DE URBANIZAÇÃO, COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO, COMPANHIA METROPOLITANA DE HABITAÇÃO, E DA COMPANHIA DE PROCESSAMENTO DE DADOS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Art. 1º Fica concedida isenção dos impostos incidentes sobre o patrimônio e os serviços vinculados às finalidades básicas da Companhia de Gás de São Paulo – COMGÁS, Empresa

Municipal de Urbanização – EMURB, Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo – COHAB/SP e da Companhia de Processamento de Dados do Município de São Paulo – PRODAM/SP, autorizadas, respectivamente, pelas Leis n. 7.481, de 25 de junho de 1970, n. 7.670, de 24 de novembro de 1971 e n. 8.118, de 11 de setembro de 1974,^[1] enquanto estas empresas executarem os serviços que legalmente lhes são atribuídos.

Art. 2º A isenção ora concedida não dispensa a inscrição das referidas empresas no Cadastro Mobiliário da Secretaria das Finanças, bem como no Cadastro Imobiliário, dos imóveis pertencentes ao seu patrimônio.

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

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

Nota sobre o Decreto n. 11.979/75

[1] *Vide* Lei Municipal n. 8.118, de 11 de setembro de 1974, à pág. 655.

DECRETO N. 12.051, DE 24 DE JUNHO DE 1975

REGULAMENTA O DISPOSTO NA LEI N. 8.242, DE 5 DE MAIO DE 1975,^[1] QUE ESTABELECE OBRIGAÇÕES PARA OS REPRESENTANTES DA FAZENDA MUNICIPAL, NAS SOCIEDADES EM QUE O MUNICÍPIO PARTICIPE COMO ACIONISTA MAJORITÁRIO

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

Art. 1º As sociedades anônimas de que o Município participe como acionista majoritário e as empresas públicas municipais ficam sujeitas à fiscalização do Tribunal de Contas do Município de São Paulo, na forma da Lei n. 8.242, de 5 de maio de 1975, e nos termos do presente Decreto.

Art. 2º Cada uma das entidades mencionadas no artigo anterior deverá encaminhar ao Tribunal de Contas do Município de São Paulo, até o último dia de fevereiro, cópia autenticada das demonstrações contábeis relativas ao exercício anterior, acompanhadas do relatório da Diretoria, do parecer do Conselho Fiscal e do parecer do auditor independente devidamente registrado no Banco Central do Brasil.

§ 1º As demonstrações contábeis compreenderão as seguintes peças:

- a. Balanço Geral;
- b. Conta de Lucros e Perdas;
- c. Demonstrativo das Mutações Patrimoniais;
- d. Demonstrativo de Origem e Aplicação de Fundos;
- e. Notas Explicativas da Diretoria.

§ 2º As demonstrações atenderão aos princípios e normas de contabilidade aplicáveis às sociedades de capital aberto, devendo as Notas Explicativas da Diretoria indicar as práticas adotadas e prestar outros esclarecimentos úteis à adequada interpretação das aludidas peças.

Art. 3º Para os fins previstos nos artigos 98, parágrafo único e 99, parágrafo único, do Decreto-lei Federal n. 2.627, de 1940, o parecer do Tribunal será aguardado pela entidade até o dia 16 de abril.

§ 1º Se até a data mencionada o Tribunal tiver proferido parecer, a entidade deverá providenciar a publicação das peças mencionadas no artigo 2º deste Decreto acompanhadas das conclusões daquele parecer.

§ 2º A Assembléia-Geral de que trata o artigo 98 do Decreto-lei Federal n. 2.627, de 1940, será sempre marcada para a segunda quinzena de abril.

§ 3º O representante da Fazenda Municipal levará em consideração o parecer do Tribunal de Contas e, se este não for oferecido até o último dia do prazo, previsto na Lei n. 8.242/75, mencionará a circunstância no voto que preferir. De igual maneira procederá o Conselho Fiscal das empresas públicas municipais.

Art. 4º Respeitada a natureza jurídica da entidade e observados os requisitos legais que regem sua atividade, deverá ser providenciada, se necessário, a reformulação dos respectivos estatutos, de sorte e ajustá-los aos objetivos da Lei n. 8.242, de 5 de maio de 1975, e do presente Decreto.

Art. 5º As sociedades e as empresas contratarão auditor independente, considerando sua capacidade e experiência na execução de serviços equivalentes.

Parágrafo único. A contratação deverá ser feita antes do encerramento do exercício, com tempo hábil para a adequada execução dos trabalhos.

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

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

Nota sobre o Decreto n. 12.051/75

[1] Vide Lei Municipal n. 8.242, de 5 de maio de 1975, à pág. 656.

DECRETO N. 12.068, DE 7 DE JULHO DE 1975

AUTORIZA A COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ E A COMPANHIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS – CMTC A EXECUTAREM O SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO INTEGRADO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Art. 1º Ficam autorizadas a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC a prestarem, no Município de São Paulo, os serviços de transportes coletivos, que lhes foram concedidos, sob a forma de transporte coletivo integrado (Metrô – Ônibus).

Art. 2º Os serviços serão executados de acordo com as especificações já aprovadas pela Prefeitura e demais normas que por ela forem estabelecidas.

Art. 3º Fica estabelecido o valor de Cr\$ 1,50 (hum cruzeiro e cinquenta centavos) para a tarifa única para o transporte coletivo de passageiros, a ser operado conjuntamente pelas concessionárias referidas no artigo 1º (primeiro).

Parágrafo único. O bilhete escolar será cobrado com o desconto de 50% (cincoenta por cento) sobre a tarifa prevista neste artigo.

Art. 4º Este Decreto entrará em vigor no dia 14 (quatorze) de julho de 1975 (mil novecentos e setenta e cinco) revogadas as disposições em contrário.

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

RESOLUÇÃO N. 2, DE 22 DE OUTUBRO DE 1975

APROVA A FISCALIZAÇÃO DAS ENTIDADES A QUE SE REFERE A LEI FEDERAL N. 6.223, DE 14 DE JULHO DE 1975

Processo T. C. n. 1.969-71

Assunto: Fiscalização, pelo Tribunal de Contas do Município de São Paulo, das entidades cujo capital seja, exclusiva ou majoritariamente, constituído por bens municipais.

O Egrégio Plenário decidiu, na 378ª sessão (ordinária), do dia 22 de outubro de 1975, baixar a seguinte Resolução:

RESOLUÇÃO N. 2/75

O Tribunal de Contas do Município de São Paulo, no exercício de suas atribuições legais, resolve:

Art. 1º Fica aprovada a Instrução n. 1/75, que dispõe sobre a fiscalização, pelo Tribunal de Contas, das entidades referidas nos artigos 7º e 8º da Lei 6.223, de 14 de julho de 1975.⁽¹⁾

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

Figueiredo Ferraz – Presidente.

INSTRUÇÃO 1/75

O Tribunal de Contas do Município de São Paulo, no exercício de suas atribuições, conforme o disposto no artigo 23, IV, da Lei n. 7.213, de 20 de novembro de 1968.

Considerando que nos termos da Lei Federal n. 6.223, de 14 de julho de 1975, artigos 7º e 8º, as entidades ali referidas ficam submetidas à fiscalização financeira do Tribunal de Contas competente;⁽¹⁾

Considerando que essa fiscalização, segundo o mesmo diploma legal, consiste na verificação da exatidão das contas e da legitimidade dos atos, respeitadas as peculiaridades de funcionamento das entidades e levando em conta seus objetivos, natureza empresarial e operação segundo os métodos do setor privado da economia;

Considerando o disposto no artigo 10 da citada lei, que estabelece o julgamento, pelo Tribunal de Contas competente, das contas das entidades mencionadas nos referidos artigos 7º e 8º.⁽¹⁾

Considerando finalmente, as autorizações contidas na legislação geral e específica relativa a este Tribunal, segundo as quais a regularidade das contas dos administradores e demais responsáveis por bens e valores públicos municipais se verifica através de auditoria, acompanhamento, inspeções e diligências (Constituição Federal, artigo 70 e seus parágrafos; Constituição Estadual, artigo 87 e seu parágrafo; Decreto-lei Complementar n. 9, artigo 87, II e III e seu § 1º e Lei Municipal n. 7.213/68, bem como a Resolução n. 92/70, do Senado Federal), resolve:

Baixar as seguintes Instruções, que deverão ser observadas e cumpridas pelas entidades cujo capital seja, exclusiva ou majoritariamente, constituído por bens municipais:

- I – O Tribunal, para efeito de seu julgamento, verificará a exatidão das contas e a legitimidade dos atos praticados, tomando por base os seguintes elementos que, referentes ao exercício anterior, deverão ser enviados pelas entidades até o último dia do mês de abril subsequente, por cópia autenticada:

- a. relatório anual;

- b. balanço geral;
 - c. contas de lucros e perdas;
 - d. demonstrativo das mutações patrimoniais;
 - e. demonstrativo de origem e aplicação de fundos;
 - f. notas explicativas da Diretoria; e
 - g. certificado de auditoria.
- II – Deverão, ainda, as administrações das entidades enviar ao Tribunal:
- a. balancetes elaborados;
 - b. cópia das convocações e das atas relativas às assembléias extraordinárias;
 - c. cópia de certificados que apontem irregularidade nas contas.
- III – Deverão também as administrações das entidades enviar ao Tribunal, quando para tanto solicitadas, as informações específicas e os procedimentos adicionais necessários à verificação da exatidão das contas e da legitimidade dos atos.
- Parágrafo único. Tais solicitações serão comunicadas às entidades pelo Presidente do Tribunal de Contas do Município de São Paulo após sua aprovação dando-se ciência à Auditoria Externa da providência.
- IV – As entidades, quando solicitadas pelo Tribunal de Contas, determinarão aos Auditores Independentes, a que se refere o Decreto n. 12.051/75,^[2] que remetam ao Tribunal os seguintes documentos:
- a. relatórios relativos aos exames de livros, do inventário, dos balancetes e das contas;
 - b. cópia das recomendações, relatórios e pareceres apresentados às entidades, em especial dos balancetes, balanços, contas de lucros e perdas e demais demonstrações contábeis.
- V – O Tribunal de Contas poderá ainda determinar medidas complementares à verificação da exatidão das contas e da legitimidade dos atos das entidades fiscalizadas, promovendo, inclusive, auditoria, inspeções e diligências, propostas pelos Relatores e aprovadas pelo Tribunal.
- VI – Os processos das contas das entidades referidas nos artigos 7º e 8º, da Lei n. 6.223/75, serão julgados pelo Tribunal de Contas no prazo de 6 (seis) meses, a contar da data do seu recebimento, salvo situações excepcionais, reconhecidas pelo Plenário do Tribunal.^[1]
- VII – A Secretaria das Finanças remeterá ao Tribunal, através da Coordenadoria de Defesa dos Capitais do Município:
- a. relatório semestral resultante do acompanhamento financeiro das entidades referidas nestas Instruções, até 30 (trinta) dias após o encerramento do semestre;
 - b. relatório anual de avaliação do desempenho financeiro das mesmas, até o último dia do mês de março subsequente;
 - c. pareceres sobre financiamentos e empréstimos das entidades referidas nestas Instruções, bem como sobre compromissos por avais, pedido de elevação de capital e subvenções, até 20 (vinte) dias após a apresentação dos mesmos;
 - d. relatório semestral sobre o comportamento das dívidas das entidades da Administração Indireta, até 30 (trinta) dias após o encerramento do semestre;
 - e. notícia sobre proposta a respeito de medidas concernentes à uniformização dos demonstrativos financeiros e contábeis das entidades, até 10 (dez) dias após a proposição;
 - f. relatórios de auditorias e estudos, quando efetuados até o dia 10 (dez) do mês subsequente à sua realização;
 - g. demais esclarecimentos solicitados pelo Tribunal.

VIII – O Presidente do Tribunal de Contas expedirá Ordens de Serviço necessárias ao integral e perfeito cumprimento das presentes Instruções.

IX – As presentes Instruções entrarão em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Figueiredo Ferraz – Presidente.

Notas sobre a Resolução n. 2/75

[1] Diz o artigo 7º da Lei Federal n. 6.223: “As entidades com personalidade jurídica de direito privado, de cujo capital a União, o Estado, o Distrito Federal, o Município ou qualquer entidade da respectiva administração indireta, seja detentor da totalidade ou da maioria das ações ordinárias, ficam submetidas à fiscalização financeira do Tribunal de Contas competente, sem prejuízo do controle exercido pelo Poder Executivo”.

Diz o artigo 8º: “Aplicam-se os preceitos desta Lei, no que couber, às fundações instituídas ou mantidas pelo Poder Público”.

[2] *Vide* Decreto Municipal n. 12.051, de 24 de junho de 1975, à pág. 674.

LEI N. 8.329, DE 3 DE DEZEMBRO DE 1975

AUTORIZA A TRANSFORMAÇÃO DA COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ EM SOCIEDADE ANÔNIMA DE CAPITAL AUTORIZADO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Olavo Egydio Setubal, Prefeito do Município de São Paulo, nos termos do disposto no artigo 26 do Decreto-lei Complementar Estadual n. 9, de 31 de dezembro de 1969, sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Executivo autorizado a promover as medidas e atos necessários a transformar a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ em sociedade anônima de capital autorizado.

Art. 2º É o Executivo autorizado a aumentar o capital da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, para até Cr\$ 8.000.000.000,00 (oito bilhões de cruzeiros), facultado à Prefeitura desistir do seu direito de preferência na subscrição deste aumento, mantendo, sempre, 51% (cinquenta e um por cento) das ações com direito a voto.

Art. 3º Fica o Executivo autorizado a subvencionar a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, até o limite das dotações consignadas para esse fim no orçamento de cada exercício.

Art. 4º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias.

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

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

**DECRETO N. 12.487,
DE 23 DE DEZEMBRO DE 1975**

DÁ NOVA REDAÇÃO AO ARTIGO 35 DO DECRETO N. 11.276, DE 30 DE AGOSTO DE 1974^[1]

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

Art. 1º O artigo 35 do Decreto n. 11.276, de 30 de agosto de 1974, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 35. A Prefeitura do Município de São Paulo poderá assumir os prejuízos decorrentes da operação da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, subvencionando-a até o limite das dotações para esse fim consignadas no orçamento de cada exercício”.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

↕ Nota sobre o Decreto n. 12.487/75

[1] *Vide* Decreto Municipal n. 11.276, de 30 de agosto de 1974, à pág. 648.

**DECRETO N. 12.772,
DE 26 DE MARÇO DE 1976**

AUTORIZA A COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ A VENDER BILHETES MÚLTIPLOS E FIXA-LHES OS RESPECTIVOS PREÇOS

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

Art. 1º Fica a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ autorizada a vender bilhetes múltiplos para 5 (cinco) e 10 (dez) viagens, e para 5 (cinco) viagens escolares.

Parágrafo único. Os referidos bilhetes terão validade exclusivamente para viagens de metrô.

Art. 2º Os bilhetes múltiplos para 5 (cinco) viagens serão vendidos por Cr\$ 8,50 (oito cruzeiros e cinquenta centavos); os para 10 (dez) viagens, por Cr\$ 17,00 (dezessete cruzeiros); e os para 5 (cinco) viagens de escolares, por Cr\$ 4,50 (quatro cruzeiros e cinquenta centavos).

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

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

**PORTARIA N. 40,
DE 12 DE ABRIL DE 1976**

DECLARA ENCERRADAS AS FASES TRANSITÓRIAS DA OPERAÇÃO DA LINHA NORTE-SUL DO METRÔ

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

Considerando que a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ atingiu as condições necessárias à operação plena da linha Norte-Sul, cumprindo a Especificação Técnica es-

tabelecida na Portaria SMT n. 46/74, de 9 de setembro de 1974^[1], com exceção da Estação Sé, ainda em obras, resolve:

Art. 1º Ficam encerradas as fases transitórias da operação da Linha Norte-Sul do Metrô, entrando em plena vigência e Especificação Técnica do Serviço de Operação estabelecida na Portaria SMT n. 46/74, de 9 de setembro de 1974.

Parágrafo único. Até que sejam concluídas as obras da Estação Sé, o Metrô contará com 19 (dezenove) estações para o atendimento ao público.

Art. 2º Para garantia da continuidade do serviço, na falta do sistema previsto no artigo 27 da Portaria SMT n. 46/74, de 9 de setembro de 1974, poderá a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ utilizar-se do sistema de liberação de composições mediante equipamento de comunicação que assegure a inexistência de duas composições, trafegando simultaneamente no mesmo trecho de via, entre estações consecutivas ou em rotas conflitantes.

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

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

Nota sobre a Portaria n. 40/76

[1] a Portaria n. 46/74 foi revogada pelo Decreto Municipal n. 15.012, de 7 de abril de 1978, vide à pág. 697, que passou a reger, no Capítulo II do Título II, a matéria desta Portaria n. 40.

PORTARIA SMT/GAB N. 36, DE 26 DE JUNHO DE 1976

APROVA O INCLUSO REGULAMENTO DE OPERAÇÕES E ADMINISTRAÇÃO DE ESTAÇÕES TERMINAIS DE ÔNIBUS DO METRÔ

1. Aprovando o incluso regulamento de Operação e Administração de Estações Terminais de Ônibus do Metrô – anexo à presente.
2. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

REGULAMENTO DE OPERAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO DE ESTAÇÕES TERMINAIS DE ÔNIBUS DO METRÔ

Capítulo I Disposições Gerais

Art. 1º Os terminais de ônibus, junto às estações do Metrô, passam a fazer parte integrante de suas áreas livres, ficando, em conseqüência, sujeitos ao disposto na Lei Federal n. 6.149, de 2 de dezembro de 1974,^[1] e na Portaria n. 45, de 9 de setembro de 1974, da Secretaria Municipal de Transportes – SMT.^[2]

Art. 2º A Administração dos terminais de ônibus, a que se refere este Regulamento, compete à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Capítulo II Normas Gerais de Operação

Art. 3º A entrada, a saída e a circulação dos ônibus deverão obedecer à sinalização, área de manobra e limites de velocidade estabelecidos nas estações terminais.

Art. 4º A parada de ônibus far-se-á unicamente nos pontos designados para cada linha.

Art. 5º O embarque e o desembarque de passageiros serão permitidos somente nos pontos de parada.

Parágrafo único. Em ocorrendo, porém, paralisação de ônibus, por avaria, será permitido o desembarque fora do ponto de parada, adotadas previamente pela empresa, e sob sua responsabilidade, as medidas necessárias à segurança dos passageiros.

Art. 6º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ disciplinará o tempo de permanência dos ônibus nas estações terminais.

Art. 7º Dentro dos limites das estações terminais é proibido às empresas de ônibus:

- a. executar manutenção ou limpeza;
- b. efetuar troca de turno de pessoal;
- c. instalar cabines, mesas, cadeiras, tambores e outros;
- d. abastecer os ônibus;
- e. permitir refeições, descanso de motoristas ou cobradores; e
- f. promover acertos de horários de linhas.

Art. 8º Os ônibus que prejudicarem a circulação, tenham ou não mobilidade própria, serão removidos imediatamente do local e sempre a expensas da empresa proprietária.

Art. 9º Em situações excepcionais, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, respeitadas as disposições pertinentes, adotará medidas destinadas a assegurar a regularidade e o bom andamento dos serviços.

Art. 10. Para as providências que couberem, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ comunicará à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC as infrações cometidas pelas empresas de ônibus.

Art. 11. Este Regulamento entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Olavo Guimarães Cupertino – Secretário Municipal de Transportes.

Notas sobre a Portaria SMT/GAB n. 36/76

[1] Vide Lei Federal n. 6.149, de 2 de dezembro de 1974, à pág. 43.

[2] A Portaria n. 45/74 foi revogada pelo Decreto Municipal n. 15.012, de 7 de abril de 1978, que passou a reger a matéria dessa e das Portarias ns. 46/74 e 29/75, todas da SMT.

LEI N. 8.424, DE 18 DE AGOSTO DE 1976

AUTORIZA A CELEBRAÇÃO DE NOVO CONTRATO DE CONCESSÃO COM A COMPANHIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS – CMTC, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

**DECRETO N. 14.249,
DE 7 DE JANEIRO DE 1977**

DISPÕE SOBRE VENDA DE BILHETES DE INTEGRAÇÃO IDA E VOLTA PELA
COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ

Carlos Eduardo Sampaio Dória, Prefeito substituto do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, decreta:

Art. 1º Fica a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ autorizada a vender Bilhetes de Integração Ida e Volta, válidos para 2 (duas) viagens no Sistema Integrado.

Art. 2º Os Bilhetes de Integração Ida e Volta, a que se refere o artigo anterior, serão vendidos a Cr\$ 4,40 (quatro cruzeiros e quarenta centavos).

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

Carlos Eduardo Sampaio Dória – Prefeito Substituto.

**DECRETO N. 14.277,
DE 21 DE JANEIRO DE 1977^[1]**

CRIA O TERMINAL INTERMUNICIPAL DO JABAQUARA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Considerando que, na conformidade do disposto no Decreto-lei Complementar Estadual n. 9, de 31 de dezembro de 1969^[2] (Lei Orgânica dos Municípios), artigo 3º, n. XI, alíneas *a*, *b* e *c*, compete ao Município regulamentar a utilização dos logradouros públicos, determinar o itinerário e os pontos de parada dos transportes coletivos, estabelecer os locais de estacionamento de táxis e demais veículos e, ainda, conceder, permitir ou autorizar serviços de transportes coletivos;

Considerando a imperiosa necessidade de descentralizar progressivamente os terminais de embarque e desembarque de passageiros, com o fim de aliviar a área central da cidade do intenso movimento de veículos de transporte coletivo, criar maiores facilidades para os usuários e reduzir a extensão dos percursos e a duração das viagens;

Considerando, finalmente, que tais medidas se relacionam intimamente com os objetivos preconizados pelo Governo Federal no sentido da racionalização do consumo de combustível, decreta:

Art. 1º Fica criado o Terminal Intermunicipal do Jabaquara, no bairro de igual nome, localizado à Rua Jequitibás, entre a Avenida Engenheiro Armando de Arruda Pereira e Rua dos Buritis, e que se destina a servir como terminal de embarque e desembarque de passageiros de ônibus que se dirijam ao litoral paulista, ou dele procedam, através do sistema Anchieta-Imigrantes.

Parágrafo único. Os pontos de embarque e desembarque de passageiros das linhas de ônibus a que se refere este artigo, atualmente existentes na Estação Rodoviária da Praça Júlio Prestes e no Terminal do Glicério, serão transferidos para o Terminal Intermunicipal do Jabaquara, em data a ser fixada por ato do Executivo.

Art. 2º As empresas que desatenderem o disposto neste Decreto poderão ter os seus ônibus impedidos de ingressar na área urbana do Município, sujeitos, ainda, à apreensão e remoção, na forma da legislação vigente.

Art. 3º Ficam atribuídas à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ a administração e a exploração, direta ou indireta, do Terminal Intermunicipal do Jabaquara.

Parágrafo único. As empresas permissionárias que se utilizarem do terminal intermunicipal do Jabaquara ficarão subordinadas ao Regulamento e às Normas que forem baixadas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, previamente aprovados pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 4º A Secretaria Municipal de Transportes e a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ manterão entendimentos com a Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo, objetivando a adoção de medidas necessárias ao cumprimento das disposições deste Decreto.

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

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

Notas sobre o Decreto 14.277/77

[1] Este Decreto aplica-se a todas as empresas intermunicipais de transporte de passageiros por ônibus, que se dirijam ao litoral paulista, ou dele procedam, pelo sistema rodoviário Anchieta-Imigrantes, por força do disposto no Decreto n. 14.514, de 28 de abril de 1977.

[2] *Vide* Decreto-lei Complementar n. 9, de 31 de dezembro de 1969.

DECRETO N. 14.496, DE 11 DE ABRIL DE 1977

DÁ NOVA REDAÇÃO AO *CAPUT* DO ARTIGO 5º DO DECRETO N. 11.276, DE 30 DE AGOSTO DE 1974^[1]

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

Considerando a conveniência de os serviços a cargo da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, para a implantação do sistema metroviário na Capital, serem melhor explicitados, dentro dos termos da concessão já outorgada àquela Companhia, decreta:

Art. 1º O *caput* do artigo 5º do Decreto n. 11.276, de 30 de agosto de 1974, mantidos os seus parágrafos, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 5º Os planos de construção das linhas, melhoramentos das existentes e obras em geral para implantação de rede, inclusive as relativas à construção, remanejamento e reurbanização do sistema viário relacionado com as referidas linhas, serão submetidos, pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, à aprovação da Prefeitura do Município de São Paulo”.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

Nota sobre o Decreto n. 14.496/77

[1] *Vide* Decreto Municipal n. 11.276, de 30 de agosto de 1974, à pág. 648.

**DECRETO N. 14.511,
DE 27 DE ABRIL DE 1977**

FIXA DATA DE INÍCIO DE OPERAÇÃO, ESTABELECE PREÇO DE UTILIZAÇÃO DO TERMINAL INTERMUNICIPAL DO JABAQUARA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Olavo Egydio Setubal, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e tendo em vista o disposto nos artigos 1º e 3º do Decreto n. 14.277, de 21 de janeiro de 1977,^[1] decreta:

Art. 1º Os pontos de embarque e desembarque das empresas intermunicipais de transporte de passageiros por ônibus, que se dirijam para o litoral paulista, ou dele procedam, através do Sistema Rodoviário Anchieta – Imigrantes, situados, presentemente, na Estação Rodoviária da Praça Júlio Prestes e no Terminal do Glicério, serão transferidos, a zero hora do dia 2 de maio de 1977, para o Terminal Intermunicipal do Jabaquara.

Art. 2º Fica estabelecido em Cr\$ 1,30 (um cruzeiro e trinta centavos) o preço unitário para acesso às plataformas de embarque do Terminal Intermunicipal do Jabaquara, a ser pago pelo passageiro, no ato da compra da passagem.

Art. 3º O preço devido pelas empresas de transporte à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, pelo uso de dependências do Terminal Intermunicipal do Jabaquara, será estabelecido segundo critérios aprovados pela Secretaria Municipal de Transportes, devendo constar dos competentes Termos de Utilização a serem firmados com a referida Companhia.

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

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

Nota sobre o Decreto n. 14.511/77

[1] Vide Decreto Municipal n. 14.277, de 21 de janeiro de 1977, à pág. 683.

**PORTARIA SMT/GAB N. 63,
DE 30 DE ABRIL DE 1977**

APROVA O REGULAMENTO DO TERMINAL INTERMUNICIPAL DO JABAQUARA E ANEXOS

1. Aprova o Regulamento, o Plano de Estacionamento e Utilização de Plataformas e a minuta-padrão do Termo da Utilização do Terminal Intermunicipal do Jabaquara anexos à presente.
2. Esta Portaria entrará em vigor, no dia 2 de maio de 1977, revogadas as disposições em contrário.

REGULAMENTO DO TERMINAL INTERMUNICIPAL DO JABAQUARA**Objeto do Regulamento**

Art. 1º O presente Regulamento tem por objeto disciplinar as condições de utilização do Terminal Intermunicipal do Jabaquara.

§ 1º O uso das áreas para o comércio, propaganda e serviços, no Terminal, é regido pelo Regulamento de Uso das Áreas do Metrô (Anexo I).

§ 2º A utilização do Terminal pelo público usuário é regida pelos artigos 15 e 19, da Portaria SMT n. 45/74 – Regulamento de Transporte (Anexo II).^[1]

Finalidade do Terminal

Art. 2º A operação do Terminal é concedida à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, com a finalidade principal de centralizar o transporte intermunicipal que liga, através do Sistema Anchieta-Imigrantes, a região do litoral paulista à Cidade de São Paulo, integrando-o à Linha Norte/Sul do Metrô.

Art. 3º A Administração do Terminal caberá à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, que poderá cedê-la a terceiros.

Art. 4º O Terminal Intermunicipal se destina a:

- a. proporcionar serviços de embarque e desembarque de passageiros das linhas intermunicipais;
- b. criar e manter infra-estrutura de serviço e de comércio;
- c. garantir a segurança e bem-estar dos usuários e funcionários.

Horário de Funcionamento

Art. 5º O Terminal manterá todos os serviços de embarque e desembarque dos passageiros, atendendo às empresas de transporte, de acordo com os horários estabelecidos pelos órgãos competentes.

Parágrafo único. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá, sempre que julgar necessário, bloquear a interligação entre o Terminal e a Estação Jabaquara.

Uso do Terminal

Art. 6º O Terminal será utilizado pelas empresas de transporte referidas no Decreto Municipal n. 14.277, de 21 de janeiro de 1977.^[2]

§ 1º O uso do Terminal para embarque e desembarque de passageiros, estacionamento de coletivos, venda de passagens e despacho de bagagens desacompanhadas, será objeto de Termo de Utilização, acordado entre a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e as empresas de transporte.

§ 2º As empresas de transporte pagarão à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ pela utilização das instalações do terminal, preço estabelecido no Termo de Utilização, constituído das importâncias seguintes:

- I – importância, por coletivo, correspondente a 24 (vinte e quatro) vezes o valor vigente do preço de utilização do Terminal, recolhido pelo passageiro embarcado;
- II – importância referente à utilização da bilheteria e da cessão da linha telefônica nela instalada; e
- III – importância relativa às contas da linha telefônica cedida.

Art. 7º Os passageiros pagarão um preço, fixado pelos órgãos competentes, para o acesso às plataformas de embarque.

Parágrafo único. Caberá às empresas de transporte cobrar, no ato da venda da passagem, o preço referido neste artigo.

Serviços

Art. 8º O Terminal contará, obrigatoriamente e observadas as disposições legais, com serviços de:

- a. guarda de volumes;
- b. informação e orientação;
- c. achados e perdidos;
- d. carregadores.

Art. 9º O Terminal poderá contar, ainda, com serviços de guarda e despacho de bagagens desacompanhadas.

Art. 10. Os serviços especificados nos artigos 8º e 9º poderão ser contratados, no todo ou em parte, com terceiros.

Venda de Passagens

Art. 11. A venda de passagens somente será permitida nos locais determinados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Parágrafo único. O uso dos locais destinados à venda de passagens deverá respeitar o Regulamento de Uso das Áreas do Metrô e o Termo de Utilização do Terminal Jabaquara.

Estacionamento de Coletivos no Terminal

Art. 12. As plataformas do Terminal destinam-se exclusivamente, ao estacionamento dos coletivos das empresas de transporte, em suas operações de embarque e desembarque de passageiros.

§ 1º O estacionamento dos coletivos somente poderá ser efetuado nos locais previamente determinados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, através de um Plano de Estacionamento.

§ 2º O intervalo entre a parada dos coletivos, para embarque de passageiros, e sua partida, será de, no máximo, 15 (quinze) minutos.

§ 3º As saídas dos coletivos deverão ocorrer à hora prevista, admitindo-se uma tolerância de 5 (cinco) minutos de atraso.

§ 4º O tempo de estacionamento dos coletivos para desembarque de passageiros, será de, no máximo, 10 (dez) minutos.

Art. 13. No interesse do público e de acordo com as características especiais do fluxo de passageiros, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá modificar o Plano de Estacionamento.

Art. 14. Os coletivos serão mantidos limpos, equipados e em bom funcionamento, sendo expressamente vedados a limpeza ou reparo nas dependências do Terminal.

Art. 15. Os coletivos não poderão efetuar embarque ou desembarque de passageiros em locais diversos dos fixados no Plano de Estacionamento.

Art. 16. Os motoristas dos coletivos não poderão se afastar dos veículos, enquanto estacionados nas plataformas do Terminal.

Art. 17. Nenhum coletivo poderá permanecer com o motor em funcionamento, sem que o motorista esteja à sua direção.

Relatórios das Empresas de Transporte

Art. 18. As empresas de transporte são obrigadas a apresentar relatórios do movimento de embarque e de venda de passagens, quando solicitadas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Parágrafo único. As alterações de horário, de itinerário e de preço das passagens, bem como a colocação de coletivos extras, deverão ser comunicadas imediatamente à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Equipamentos e Materiais das Empresas de Transporte

Art. 19. O trânsito e/ou permanência, no Terminal, de equipamentos auxiliares das empresas de transporte deverão ser aprovadas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 20. É proibido manter estoque de combustíveis e outros materiais inflamáveis nas instalações do Terminal.

Deveres

Art. 21. As empresas de transporte respondem pelos danos materiais causados por si, seus empregados ou prepostos às instalações do Terminal.

Art. 22. É dever das empresas de transporte e dos seus respectivos empregados ou prepostos:

- a. conduzirem-se com atenção e urbanidade;
- b. absterem-se da prática de atos atentatórios à moral, aos bons costumes e à segurança;
- c. respeitarem e fazerem respeitar o presente Regulamento e demais instruções normativas que vierem a ser baixadas, com referência à utilização do Terminal.

Art. 23. As empresas de transporte manterão seus empregados corretamente uniformizados e identificados, de maneira que não haja confusão com os uniformes adotados para os funcionários da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Proibições

Art. 24. São proibidos no Terminal:

- a. o aliciamento de hóspedes para pensões, hotéis ou similares;
- b. o apregoamento ou a oferta, por qualquer modo, de serviços de táxis ou de outro meio de transporte pago;
- c. o funcionamento de aparelhos radiofônicos, alto-falantes ou congêneres que sejam ouvidos fora dos veículos ou das instalações das empresas de transporte e/ou agências;
- d. a lavagem ou limpeza de qualquer tipo de veículo no Terminal;
- e. o depósito de quaisquer volumes, nas calçadas, plataformas, corredores e áreas de uso comum;
- f. o processamento de bagagens desacompanhadas, a guarda de volumes ou a prestação de qualquer outro serviço, pelas agências ou bilheterias das empresas de transporte, que não sejam os autorizados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;
- g. o aliciamento de passageiros, por qualquer forma mesmo pelos elementos que estejam trabalhando nas agências ou bilheterias das empresas de transporte;
- h. qualquer forma de publicidade, no Terminal, ressalvado o disposto no artigo 15 do Regulamento de Uso das Áreas do METRÔ;
- i. as algazarras e os distúrbios.

Fiscalização, Reclamações e Sugestões

Art. 25. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ fiscalizará, através de funcionários credenciados, o cumprimento das disposições deste Regulamento e dos demais instrumentos vigentes ou a vigor.

Art. 26. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá, a qualquer momento, realizar inspeções no Terminal ou nos serviços oferecidos pelas empresas de transporte.

Art. 27. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá instalar uma caixa de correspondência, destinada ao recolhimento de sugestões e reclamações dos usuários, através de formulários padronizados.

Parágrafo único. O material depositado na caixa de coleta será recolhido somente pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Infrações e Penalidades

Art. 28. A transgressão do presente Regulamento e das normas de serviço acarretará, às empresas de transporte e sem prejuízo de outras comunicações legais, as seguintes penalidades:

- a. advertência;
- b. multa.

§ 1º A advertência será encaminhada, por escrito, aos infratores, e deverá conter os elementos indispensáveis à individualização e caracterização da ocorrência.

§ 2º As multas serão aplicadas com base na vigente Unidade de Valor Fiscal do Município – UFM, criada pela Lei Municipal n. 8.321, de 18 de novembro de 1975, e obedecerão à seguinte graduação:^[2]

1ª infração do ano	20% da UFM
2ª infração do ano	40% da UFM
3ª infração do ano	60% da UFM
4ª infração do ano	80% da UFM
5ª infração do ano	100% da UFM
a partir da 6ª infração do ano	200% da UFM

Art. 29. As empresas de transporte poderão apresentar recurso escrito, com efeito suspensivo, no prazo de 5 (cinco) dias úteis da aplicação da pena, à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, que o encaminhará à Secretaria Municipal de Transportes, a quem competirá julgá-lo.

§ 1º No caso de não ser interposto recurso à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, no prazo supra-referido, a multa assinalada no artigo 28 será recolhida no prazo de 48 (quarenta e oito) horas.

§ 2º No caso de não ser dado provimento ao recurso, a multa será recolhida no prazo de 48 (quarenta e oito) horas em favor da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Disposições Finais

Art. 30. A critério da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, o presente Regulamento poderá ser complementado com normas de serviço.

Art. 31. Os casos omissos serão resolvidos pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ ou por ela encaminhados às autoridades competentes.

PLANO DE ESTACIONAMENTO E UTILIZAÇÃO DE PLATAFORMAS DO TERMINAL INTERMUNICIPAL DO JABAQUARA

A. Plano de Estacionamento

A.1. Introdução:

1.1. De acordo com o artigo 12, § 1º, do Regulamento do Terminal Intermunicipal do Jabaquara, a presente Norma Operacional estabelece o Plano de Estacionamento e Utilização de Plataformas, bem como fixa as diretrizes de circulação dos coletivos no Terminal, e demais operações.

A.2. Embarque:

2.1. O embarque de passageiros, no Terminal, dar-se-á, obrigatoriamente, nas plataformas indicadas no Plano de Utilização de Plataformas.

2.2. O Plano de Utilização de Plataformas designa a cada empresa, as respectivas plataformas efetivas.

2.3. De acordo com o artigo 12 do Regulamento, os coletivos para embarque de passageiros, deverão estacionar com antecipação máxima de 15 (quinze) minutos sobre o horário pro-

gramado para a partida e deverá deixar a plataforma no horário previsto, admitindo-se a tolerância de 5 (cinco) minutos de atraso, conforme o § 3º do mesmo artigo.

2.4. Os atrasos superiores à tolerância prevista no item 2.3 acima, sujeitarão a empresa à multa.

2.5. Sempre que houver fato ou circunstância impeditivos do cumprimento de item 2.3, a empresa deverá comunicar à Cabine de Controle Central, a qual designará outra plataforma de embarque de acordo com as possibilidades.

A.3. Desembarque:

3.1. O desembarque dos passageiros, no Terminal, dar-se-á, obrigatoriamente, na plataforma indicada no Plano de Utilização de Plataformas, ficando a critério da Cabine de Controle Central a designação de outra plataforma em casos de necessidade.

3.2. Sempre que possível, o estacionamento para desembarque deverá ser feito na extremidade da plataforma, próximo ao portão de saída.

3.3. De acordo com o § 4º do artigo 12 do Regulamento, o tempo de estacionamento para desembarque de passageiros será, no máximo, de 10 (dez) minutos.

3.4. A não observância do limite fixado no item anterior, sujeitará a empresa à multa.

A.4. Circulação e Manobra:

4.1. A circulação dos coletivos no Terminal obedecerá ao seguinte esquema:

I – parada obrigatória junto à Cabine de Entrada para marcação do Controle de Permanência, troca de informações com o Controlador e pagamento do acesso à plataforma;

II – deslocamento à velocidade máxima de 10 km/h, em 2ª marcha;

III – circulação somente pela mão esquerda, mesmo que não exista coletivos estacionados;

IV – observância das leis de trânsito, nas manobras de entrada e saída das plataformas;

V – parada obrigatória junto à Cabine de Saída para entrega de Controle de Permanência.

4.2. Não será permitido aos coletivos, dentro do Terminal:

I – estacionar em outro local que não seja a plataforma de embarque ou desembarque;

II – dificultar o trânsito dos demais veículos impedindo a faixa de circulação ou retardando a sua saída;

III – desembarcar ou embarcar passageiros fora da respectiva plataforma;

IV – ultrapassar outro veículo;

V – usar buzina;

VI – manter o motor em funcionamento, sem que o motorista esteja à direção do veículo;

VII – estacionar sem aplicar o freio de estacionamento.

A.5. Controle de Horário:

5.1. O controle de horário, para utilização de plataforma, será efetuado pela Cabine de Controle Central, através do Mapa Diário de Tráfego – MDT.

5.2. Os coletivos destinados ao embarque de passageiros serão submetidos ao Controle de Entrada – COE.

5.3. O Controle de Entrada, obrigatoriamente, virá em mãos do motorista, quando o coletivo der entrada no Terminal, para o embarque de passageiros. Será apresentado na Cabine de Entrada, onde receberá anotação do horário de entrada e indicação da respectiva plataforma, ficando em poder do motorista até ser entregue na Cabine de Saída, onde será anotado o horário de saída.

5.4. As empresas serão responsáveis pelo preenchimento dos itens, que lhes competirem, no Controle de Entrada – COE.

A.6. Área de Espera:

6.1. Os coletivos terão área de espera em local devidamente sinalizado, denominado “MANGUEIRA”, e que será designado pela Cabine de Controle Central.

A.7. Sistema de Controle e Avisos:

7.1. O controle de utilização de plataformas pelas empresas, bem como o sistema de sonorização do Terminal, serão executados pela Cabine de Controle Central.

7.2. As empresas prestarão informações à Cabine de Controle Central, para a devida divulgação sonora ao público.

7.3. Todas as alterações de horários, de preços, de itinerários e de frequência de coletivos deverão ser comunicadas imediatamente à Cabine de Controle Central, conforme previsto no parágrafo único do artigo 18, do Regulamento.

7.4. As confirmações de coletivos extras, com horários previamente estabelecidos, deverão ser comunicadas, à Cabine de Controle Central, com antecedência mínima de 30 (trinta) minutos.

7.5. A Cabine de Controle Central divulgará, através do sistema de sonorização, os avisos das saídas, com intervalo de 5 (cinco) minutos, obedecendo à seguinte ordem de informação: destino / empresa / hora da saída / plataforma e portão de embarque.

7.6. Nos casos de omissão ou atraso da empresa, em prestar informações à Cabine de Controle Central, os avisos correspondentes deixarão de ser divulgados, ficando a empresa responsável, sujeita às sanções regulamentares.

A.8. Comunicação por Telefone:

8.1. Todas as instalações das empresas serão equipadas com telefones para uso interno.

8.2. As chamadas telefônicas não deverão ultrapassar o tempo máximo de 2 (dois) minutos.

8.3. Os telefones só poderão ser utilizados por pessoas credenciadas e para assuntos estritamente relacionados com o serviço.

8.4. O funcionário da empresa que se utilizar do telefone interno deverá informar o seu nome, a sua empresa, o local em que se encontrar e, em seguida, discorrer sobre o assunto pelo qual telefonou.

A.9. Estatística:

9.1. Conforme o artigo 18 do Regulamento, todas as empresas permissionárias são obrigadas a apresentar, diariamente, à Cabine de Controle Central até às 12 (doze) horas, relatório e estatística do movimento de embarque, e da venda de passagens, para o dia e antecipada, ocorridos no dia anterior, em formulário-padrão e de acordo com instruções fornecidas. Não devem ser considerados os movimentos de embarque efetuados ao longo do percurso, mas sim os efetivamente realizados no Terminal.

B. Plano de Utilização de Plataformas

B.1. Introdução:

1.1. O Plano de Utilização de Plataforma tem como objetivo garantir uma boa mobilidade para os veículos e racionalização no atendimento. As quatro plataformas assim se discriminam:

- Plataforma A: Plataforma de Reserva Técnica.
- Plataforma B: Plataforma de Embarque.
- Plataforma C: Plataforma de Embarque.
- Plataforma D: Plataforma de Desembarque.

B.2. Distribuição de Plataformas:

2.1. Para cada plataforma existem seis Portões de Embarque, distribuídos pelas empresas, de acordo com a quantidade de linhas, de saídas e intervalos entre as saídas.

PLATAFORMA A

Reserva Técnica

PLATAFORMA B

Portão B/1: Rápido Zefir

Portão B/2: Rápido Zefir

Portão B/3: Rápido Zefir

Portão B/4: Rápido São Paulo

Portão B/5: Rápido São Paulo

Portão B/6: Breda

PLATAFORMA C

Portão C/1: Ultra

Portão C/2: Ultra

Portão C/3: Ultra

Portão C/4: Rápido Brasil

Portão C/5: Rápido Brasil

Portão C/6: Reserva Técnica

PLATAFORMA D

Desembarque

B.3. Alteração na Distribuição das Plataformas:

3.1. A distribuição de Portões de Embarque está sujeita a alterações, previamente comunicadas às empresas.

ANEXO**CÓDIGO DAS EMPRESAS E DOS DESTINOS**

Código das Empresas	
Breda	BD
Rápido Brasil	RB
Rápido São Paulo	RS
Rápido Zefir	ZF
Ultra	UL
Código dos destinos	
Bertioga	BT
Cidade Ocian	CC
Cubatão	CT
Guarujá	GU
Itanhaém	IT
Mongaguá	MN
Peruíbe	PU
Ponta da Praia	PP
Praia Grande	PG
Santos	ST
São Vicente	SV

MINUTA-PADRÃO DO TERMO DE UTILIZAÇÃO DO TERMINAL INTERMUNICIPAL DO JABAQUARA ANEXA À PORTARIA SMT/GAB N. 63/77

Por este instrumento particular, em 3 (três) vias de igual teor e para um único efeito, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, com sede nesta Capital, à Rua Augusta, n. 1.626, CGC n. 62.070.362/0001-06, neste ato representada por seus Diretores ao final assinalados, doravante denominada simplesmente Companhia do METRÔ, autoriza a, com sede nesta Capital, à Rua, n., CGC n., neste ato representada por seus representantes legais ao final assinalados, doravante denominada simplesmente Empresa de Transporte, a utilizar as dependências do Terminal Intermunicipal do Jabaquara, com a interveniência da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, neste ato representada pelo Secretário Municipal de Transportes, ao final assinalado, de conformidade com as cláusulas e condições seguintes:

Cláusula Primeira Objeto

1.1. O objeto deste termo é autorizar a utilização do Terminal Intermunicipal do Jabaquara pela Empresa de Transporte, na forma do Regulamento de Uso das Áreas do Metrô e do Regulamento do Terminal Intermunicipal do Jabaquara.

1.2. A Empresa de Transporte não poderá ceder, transferir ou repassar, por qualquer forma, o objeto deste termo, no todo ou em parte, nem mesmo por força de sucessão comercial, sem prévia e expressa autorização da Companhia do METRÔ, ou dos órgãos competentes.

1.3. Integram-se ao presente termo, como se nele estivessem transcritos, os seguintes documentos:

1.3.1. Regulamento de Uso das Áreas do Metrô;

1.3.2. Regulamento do Terminal Intermunicipal do Jabaquara;

1.3.3. Plano de Estacionamento;

1.3.4. Regulamento de Transporte do Metrô (Portaria n. 45/74); e

1.3.5. Regulamento de Tráfego do Metrô (Portaria n. 46/74).^[4]

Cláusula Segunda Vigência

2.1. O presente termo vigorará por tempo indeterminado, podendo, contudo, ser rescindido sempre que ocorrer:

2.2.1. Cessão a terceiros da administração do Terminal Intermunicipal do Jabaquara.

2.2.1.1. Na hipótese prevista no subitem 2.2.1 acima, o presente ajuste vigorará até que se firme contrato, entre o novo Administrador e a Empresa de Transporte.

2.2.2. Cessação da permissão outorgada, pelos órgãos competentes,   Empresa de Transporte.

Cláusula Terceira Preço

3.1. Pela autoriza o, objeto deste termo, a Empresa de Transporte pagará, por coletivo, importância correspondente a 24 (vinte e quatro) vezes o valor vigente do preço de utiliza o do Terminal, recolhido pelo passageiro.

3.1.1. O critério estabelecido no item 3.1 vigor  pelo prazo de 90 (noventa) dias, contados da assinatura deste termo, podendo ser alterado, a exclusivo critério da Companhia do METRÔ, mediante termo aditivo, observada a média da demanda de passageiros embarcados no Terminal.

3.1.2. A importância referida no item 3.1 será recolhida, diariamente, na Administração do Terminal, em horário, a ser estabelecido entre as partes, do dia subsequente ao vencimento.

3.1.3. O não pagamento da importância prevista no item 3.1.2, implicará, automaticamente, em acréscimo de 20% (vinte por cento) sobre os respectivos valores vencidos.

3.2. A Empresa de Transporte recolherá até o 10^o (décimo) dia útil do mês subsequente ao vencido, na Tesouraria da Companhia do METRÔ, a importância de Cr\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos cruzeiros) referente à utilização da bilheteria n., bem como pela cessão da linha telefônica n.

3.2.1. O não pagamento da obrigação constante do item 3.2, dentro do prazo previsto, implicará automaticamente em acréscimo de 20% (vinte por cento) sobre os respectivos valores vencidos, além dos juros e demais cominações legais, facultada, ainda, à Companhia do METRÔ, a cassação da utilização da bilheteria acima referida.

3.2.2. Na importância mencionada no item 3.2 já estão incluídas as quotas de água, luz, força, limpeza, manutenção e conservação das áreas comuns.

3.2.3. O valor da importância mensal, estabelecida no item 3.2 acima, será reajustado, ao final de cada período de 12 (doze) meses, mediante aplicação do coeficiente de atualização monetária, conforme Lei Federal n. 6.205, de 29 de abril de 1975.

3.3. Caberá à Companhia de Transporte o pagamento das contas da linha telefônica n., devendo, os comprovantes de pagamento, ser entregues na Tesouraria da Companhia do METRÔ.

3.3.1. A não comprovação dos pagamentos das contas telefônicas previstas no item 3.3, implicará no corte, pela Companhia do METRÔ, da linha telefônica.

Cláusula Quarta **Infrações e Penalidades**

4.1. Ficará a exclusivo critério da Companhia do METRÔ interpretar o grau de gravidade das infrações cometidas ao Regulamento de Uso de Áreas do Metrô, ao Regulamento do Terminal Intermunicipal do Jabaquara e às demais Normas pertinentes, bem como aplicar as penalidades cabíveis, de conformidade com o previsto no artigo 28 e seus parágrafos, do Regulamento do Terminal Intermunicipal do Jabaquara.

Cláusula Quinta **Foro**

5.1. As partes signatárias deste termo elegem com exclusão de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, o Foro da Comarca de São Paulo, através do Juízo Privativo dos Feitos da Fazenda Municipal, para qualquer ação judicial originada ou referente a este termo.

Notas sobre a Portaria SMT/GAB n. 63/77

[1] A Portaria n. 45/74 – SMT foi revogada pelo Decreto Municipal n. 15.012, de 7 de abril de 1978, *vide* à pág. 697 que consolidou as disposições desta Portaria, e das de ns. 46/74 e 29/75, todas da SMT. A utilização do Terminal pelo público é regida, atualmente, pelos artigos 12 a 15 do Decreto Municipal n. 15.012, de 7 de abril de 1978.

[2] *Vide* Decreto Municipal n. 14.277, de 21 de janeiro de 1977, à pág. 683.

[3] Nova redação dada ao § 2^o do artigo 28, pela Portaria SMT/GAB n. 145, de 1^o de novembro de 1978, *vide* à pág. 709.

[4] As Portarias de ns. 45/74 e 46/74 foram revogadas e suas disposições acham-se consolidadas no Decreto Municipal n. 15.012, de 7 de abril de 1978, que aprova o Regulamento de Transporte, Tráfego e Segurança da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

LEI N. 8.579, DE 7 DE JUNHO DE 1977

ESTABELECE NORMAS PARA EXECUÇÃO DO DISPOSTO NO PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 9º DA
LEI N. 8.424, DE 18 DE AGOSTO DE 1976,^[1] E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 25 de maio de 1977, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Na execução, pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, do disposto no parágrafo único do artigo 9º da Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, a Prefeitura poderá estabelecer que a contratação prevista no citado parágrafo se efetive por linha ou por áreas delimitadas, fixando-se o número de veículos de transporte coletivo por linha ou por área, exigível para o contrato.

§ 1º As contratações a que se refere o parágrafo único do artigo 9º da Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, deverão ser precedidas de concorrência, em que se observarão rigorosamente as exigências e formalidades legais aplicáveis à administração direta, ressalvados os direitos de preferência.

§ 2º O prazo dos contratos será de 8 (oito) anos.

Art. 2º Para os fins da presente Lei, na divisão do Município da Capital em áreas de operação de transporte coletivo, e na fixação de frota respectiva, deverão ser levados em consideração os seguintes critérios básicos:

- características geográficas e limites de cada área, o quanto possível bem definidos;
- homogeneidade de hábitos de viagem e a melhor utilização dos corredores de transporte;
- índices de desempenho do conjunto de linhas que operam na área; e os aspectos de integração do transporte coletivo por ônibus da área com o sistema básico de transporte por tração elétrica.

Parágrafo único. Na primeira contratação o número de áreas resultante da divisão será de 23 (vinte e três).

Art. 3º Para fazerem jus à preferência prevista no parágrafo único do artigo 9º da Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, as atuais empresas permissionárias, quando da primeira contratação, deverão comprovar, documentalmente, que possuíam em operação, no último dia do mês anterior ao da primeira publicação do edital de concorrência, número de ônibus igual ou superior ao exigido para a linha ou área em contratação, ressalvado o disposto no § 2º deste artigo.

§ 1º Unicamente para os fins deste artigo, a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, fornecerá às atuais permissionárias, certificados de registro da quantidade de seus ônibus em operação na data prevista no *caput* deste artigo.

§ 2º Observadas as condições do edital, as atuais empresas permissionárias, para atingirem o número de veículos exigidos e habilitarem-se à preferência referida no presente artigo, poderão associar-se em consórcio de duas empresas, ou assumir o compromisso de incorporar-se, ou de fundir-se ou adquirir, uma das outras, os ônibus e respectivos certificados.

§ 3º Nas hipóteses do parágrafo anterior, e vencedora a proposta, o contrato somente será firmado se as empresas interessadas provarem, até a data prevista no edital de chamamento, o cumprimento dos compromissos assumidos nos termos do mesmo parágrafo.

§ 4º Para os efeitos do disposto neste artigo, a proposta da qual resulte a contratação de uma só pessoa jurídica, que já opere na área, prefere aquela da qual resulte a contratação de duas empresas em consórcio.

§ 5º A primeira contratação será feita de modo a garantir que a soma do número de veículos exigidos para as linhas ou área seja igual ao número de ônibus da frota das atuais empresas

permissionárias, registrada na Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, na data prevista neste artigo.

Art. 4º Nos contratos a serem celebrados entre a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC e as empresas particulares devem constar, obrigatoriamente, especificações técnicas que garantam padrões mínimos de execução do serviço, por parte das contratadas.

Art. 5º Dentre as exigências e condições do contrato, mencionadas no edital de concorrência, constarão as de que:

- a. a empresa contratada deverá ter sede na Município da Capital;
- b. deverá possuir garagem, própria ou alugada, no Município da Capital, tecnicamente instalada e capacitada para o atendimento do serviço;
- c. não poderá explorar, durante o prazo do contrato, qualquer outro serviço de transporte coletivo.

Art. 6º Além dos constantes no edital e no contrato, e de outros que decorram da natureza do serviço, são deveres da contratada:

- a. manter serviço adequado, garantindo sua continuidade, sempre com regularidade e eficiência;
- b. não suspender a execução do serviço, salvo motivo de força maior comprovada;
- c. manter frota adequada de veículos, obrigando-se a substituí-los sempre que obsoletos ou irrecuperáveis;
- d. manter os veículos em perfeito estado de conservação, limpos e ajustados às exigências técnicas previstas na legislação pertinente;
- e. cumprir todas as disposições da presente Lei, bem como satisfazer às exigências legais, presentes e futuras, a que estiver sujeita na prestação do serviço contratado;
- f. utilizar, unicamente, veículos com especificações aprovadas pela Prefeitura;
- g. submeter-se à fiscalização da CMTC quanto à execução do contrato;
- h. manter pessoal habilitado e idôneo;
- i. exigir de seu pessoal, perfeita disciplina e máxima urbanidade no trato com o público;
- j. submeter seus ônibus a vistorias, sempre que convocada para tanto, competindo à Prefeitura mandar retirar da circulação os considerados impróprios ou que não ofereçam condições satisfatórias;
- l. manter contabilidade obediente às normas fixadas em sistema padronizado de contas determinado pela Prefeitura;
- m. submeter-se à fiscalização dos órgãos técnicos da Prefeitura quanto à prestação do serviço.

Art. 7º A CMTC exigirá das empresas contratadas, demonstrativos econômico-financeiros elaborados segundo Plano de Contas Padronizado.

Art. 8º Os contratos de que trata esta Lei deverão obedecer minuta-padrão aprovada pela Prefeitura Municipal e só serão celebrados depois de prévia e expressa anuência desta.

Art. 9º Sem prejuízo do disposto nesta Lei e sob sua exclusiva responsabilidade, fica a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC autorizada a utilizar o sistema de locação de serviços e de veículos ou, se convier, o de arrendamento mercantil destes, mediante contrato com outras empresas.

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

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

Nota sobre a Lei n. 8.579/77

[1] Vide Lei Municipal n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, à pág. 681.

PORTARIA SMT/GAB N. 144, DE 30 DE AGOSTO DE 1977

FIXA A QUOTA DE REMUNERAÇÃO DA CMTC, E DAS EMPRESAS PERMISSONÁRIAS, INCLUÍDAS NO SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRADO ÔNIBUS-METRÔ

- I – Fixando em 75% (setenta e cinco por cento) do valor da tarifa única do transporte coletivo urbano por ônibus a quota cabente à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC e às empresas permissionárias, incluídas no Sistema do Transporte Integrado Ônibus-Metrô, a título de remuneração, por viagem realizada e na forma prevista nos Aditamentos aos respectivos “Termos de Permissão”.
- II – Aplica-se a mesma proporção estabelecida no item anterior, ao valor dos bilhetes escolares.
- III – A presente Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário e, em especial, a Portaria SMT/GAB n. 1/77.

LEI N. 8.684, DE 14 DE MARÇO DE 1978

ACRESCENTA ALÍNEAS AO ARTIGO 4º DA LEI N. 6.988, DE 26 DE DEZEMBRO DE 1966

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

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 9 de março de 1978, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Ficam acrescentadas ao artigo 4º da Lei n. 6.988, de 26 de dezembro de 1966, as alíneas *d* e *e*, com a seguinte redação:

- “d) executar as obras e os serviços complementares ou correlatos, necessários à integração do sistema metroviário ao complexo urbanístico da cidade”;
- “e) construir e operar, direta ou indiretamente, terminais de passageiros de qualquer espécie de transporte coletivo”.

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

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

DECRETO N. 15.012, DE 7 DE ABRIL DE 1978

APROVA O REGULAMENTO DE TRANSPORTE, TRÁFEGO E SEGURANÇA DA COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ

Olavo Egydio Setubal, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e nos termos do disposto na Lei Federal n. 6.149, de 2 de dezembro de 1974,^[1] e no Decreto Municipal n. 11.276, de 20 de agosto de 1974,^[2]

Considerando que, pela Portaria n. 45/74, combina com a de n. 29/75, ambas da Secretaria Municipal de Transportes, foi aprovado o Regulamento de Transporte da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;

Considerando que, pela Portaria n. 46/74, da Secretaria Municipal de Transportes, foi aprovado o Regulamento de Tráfego da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;

Considerando a necessidade de adequar a ação dos agentes do corpo de segurança, organizado e mantido pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, às disposições da Lei Federal n. 6.149, de 2 de dezembro de 1974;

Considerando a necessidade de reunir, num só diploma legal, os dispositivos contidos em regulamentos diversos, decreta:

Art. 1º Fica aprovado o anexo Regulamento de Transporte, Tráfego e Segurança da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 2º O presente Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Portarias de ns. 45/74, 46/74 e 29/75, da Secretaria Municipal de Transportes, e as disposições em contrário.

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

REGULAMENTO DE TRANSPORTE, TRÁFEGO E SEGURANÇA DA COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ

Título I

Do Transporte Metroviário

Capítulo I

Da Prestação do Serviço de Transporte Metroviário

Seção I

Generalidades

Art. 1º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ deverá prestar serviço adequado ao público.

Art. 2º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ deverá zelar pela ordem em suas instalações.

Art. 3º O empregado da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ deverá prestar toda assistência possível ao público e considerar, como sua principal tarefa, a segurança do usuário, dedicando todo o esforço em manter a regularidade e a rápida realização do serviço de transporte.

Seção II

Do Serviço de Transporte

Art. 4º O serviço de transporte metroviário será prestado, conforme estabelecido neste Regulamento, aos usuários portadores de bilhetes válidos e que tenham passado pelos bloqueios, observadas as disposições dos artigos 12 e 13, deste Regulamento.

Art. 5º A aceitação do bilhete do usuário obriga a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ a transportá-lo, nas condições estabelecidas neste Regulamento.

Art. 6º Todo serviço adicional, prestado ao usuário, será considerado acessório e realizado a título precário, podendo ser interrompido a qualquer momento.

Art. 7º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá oferecer, a seus usuários, serviço de transporte metroviário em integração com o prestado por outros modos de transporte.

Seção III

Da Utilização do Serviço de Transporte

Art. 8º Toda atividade que não consistir no trânsito do usuário através das dependências da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, para utilização dos trens, e entrada e saída das estações pelas vias normais, poderá ser proibida, em benefício do serviço de transporte.

Art. 9º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ receberá, nos locais próprios, as sugestões, reclamações, queixas ou críticas, relativas à prestação do serviço de transporte metroviário, integrado ou não.

Art. 10. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ manterá, em local predeterminado e divulgado aos usuários, um serviço de achados e perdidos.

§ 1º Tudo que for encontrado nos trens e dependências da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ deverá ser entregue a empregado desta, para recolhimento e guarda no depósito de volume, ficando, a devolução, sujeita à comprovação de propriedade ou detenção.

§ 2º Aos objetos não reclamados pelos proprietários no prazo de 30 (trinta) dias, contados do recolhimento, será dada a destinação que for estabelecida pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

§ 3º Aos bens perecíveis, e/ou aos que constituam risco, será dado o destino adequado, sem qualquer prazo para reclamação.

Art. 11. Os menores de 6 (seis) anos somente poderão se utilizar do serviço de transporte metroviário, integrado ou não, quando acompanhados de pessoa responsável por sua segurança. Parágrafo único. Não será cobrada passagem dos menores de 6 (seis) anos.

Capítulo II Do Usuário

Art. 12. A entrada ou permanência, nas dependências da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, é interdita a pessoas que possam causar perigo, incômodo ou prejuízos à continuidade do serviço, a critério da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, incluindo, mas não se limitando a:

- I – embriagadas ou intoxicadas por álcool ou outras substâncias tóxicas;
- II – inconvenientemente trajadas;
- III – enfermas de moléstias contagiosas, ou que causem repugnância, ou que exijam cuidados especiais;
- IV – portadoras de armas de fogo, carregadas ou não, ou armas brancas, exceto militares, policiais em serviço ou pessoas com licença para porte de armas;
- V – portadoras de materiais inflamáveis ou explosivos.

Art. 13. É proibido, nos trens e dependências da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ:

- I – infringir a sinalização;
- II – transgredir instruções da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;
- III – impedir ou tentar impedir a ação do empregado da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, no cumprimento de seus deveres funcionais;
- IV – praticar qualquer ato de que resulte embarço ao serviço ou que possa acarretar perigo ou acidente;
- V – fumar, manter cigarro aceso, acender fósforo ou isqueiro;
- VI – ingressar, sem autorização, nos locais não franqueados ao público;
- VII – ultrapassar a faixa de segurança da plataforma, a não ser para entrar e sair do trem;
- VIII – embarcar ou desembarcar quando as portas estiverem se fechando, impedir a abertura ou o fechamento das portas, e estacionar ou apoiar-se nelas;

- IX – viajar em lugar não destinado aos passageiros;
- X – acionar ou usar, indevidamente, qualquer equipamento;
- XI – dar alarme, com utilização ou não dos dispositivos de emergência, exceto em situações justificáveis;
- XII – colocar os pés nas paredes das estações, bancos e laterais dos carros;
- XIII – quebrar, danificar, sujar, escrever, desenhar nas instalações e equipamentos pertencentes à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;
- XIV – cuspir ou atirar detritos de qualquer natureza nas vias, nos trens e nas estações;
- XV – servir-se dos trens para efetuar transportes de carga, com exceção apenas de bolsas, malas e malas, desde que não prejudiquem o movimento, nem molestem os demais passageiros;
- XVI – colocar cartazes, anúncios e avisos, apregoar, expor ou vender qualquer espécie de mercadoria, ou agenciar freguesia, salvo quando houver autorização da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, e nos locais por esta previamente determinados;
- XVII – fazer funcionar rádios ou outros aparelhos sonoros, ou utilizar *flash* para fotografias;
- XVIII – arremessar objetos de qualquer natureza;
- XIX – usar de linguagem licenciosa, desrespeitosa ou ofensiva a qualquer pessoa, proceder inconvenientemente ou de modo a molestar ou prejudicar o sossego e a comodidade de passageiros ou empregados;
- XX – transportar animais.

Art. 14. A transgressão dos dispositivos previstos neste Capítulo sujeita o infrator a sanções administrativas aplicadas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, sem prejuízo de responsabilização civil ou penal.

§ 1º Conforme a gravidade da transgressão cometida, o infrator poderá ser advertido, retirado da estação ou trem, multado ou encaminhado à autoridade competente.

§ 2º As multas serão previamente fixadas por Resolução de Diretoria da empresa.

§ 3º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá exigir a identificação do infrator, e a este caberá identificar-se, sob pena de ser retirado do trem ou estação.

Art. 15. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ não será responsável por ocorrências de qualquer natureza, decorrentes da infringência de qualquer dos dispositivos deste Capítulo.

Capítulo III Dos Bilhetes

Seção I

Do Ingresso na Área Paga das Estações

Art. 16. Em todas as estações deverá haver, pelo menos, um ponto de venda de bilhetes, durante todo o período de serviço, onde estarão afixadas informações relativas aos tipos de bilhetes, seus respectivos preços e limite máximo para troco.

Parágrafo único. Na venda de bilhetes, para efeito de troco, os empregados da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ não serão obrigados a aceitar a cédula de valor superior ao estipulado pela Prefeitura do Município de São Paulo.

Art. 17. Será considerado sem valor o bilhete que não puder ser identificado pelo equipamento ou outro meio existente para tal fim.

Art. 18. Ocorrendo a apreensão de bilhete falso, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ tomará, contra o portador, as medidas legais cabíveis.

Seção II Dos Passes Livres

Art. 19. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ fornecerá passes livres, para utilização do serviço de transporte metroviário, aos funcionários de entidades que por força de dispositivo legal, tenham direito a transporte gratuito.

Art. 20. As entidades interessadas encaminharão pedido, por escrito, relacionando a função, o número de funcionários, horário do serviço e previsão de utilização individual.

§ 1º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ colocará, à disposição das entidades, os passes solicitados em conformidade com este artigo.

§ 2º Os passes deverão ser autenticados pelas entidades e distribuídos aos seus funcionários.

Art. 21. O procedimento previsto no artigo precedente será repetido toda vez que houver substituição de funcionários, ou necessidade de novas solicitações.

Art. 22. Para utilizar o serviço, o funcionário trará o passe preenchido, entregá-lo-á ao bilheteiro e receberá um bilhete especial.

Parágrafo único. O funcionário deverá apresentar sua carteira funcional, sempre que lhe for solicitada.

Art. 23. Ocorrendo a apreensão de passe falso, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ tomará, contra o portador, as medidas legais cabíveis.

Seção III Dos Bilhetes Escolares

Art. 24. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá fornecer bilhetes escolares a estudantes matriculados nos cursos de 1º e 2º graus, ensino profissional e superior.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, entende-se por ensino profissional, o regulado pela Lei Federal n. 5.692, de 11 de agosto de 1971.

Art. 25. A venda de bilhetes escolares será feita nos locais determinados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Parágrafo único. Os locais de venda de bilhetes escolares deverão ser divulgados através de avisos afixados nas estações do METRÔ.

Art. 26. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá vir a exigir fichas de identificação e formulários específicos, a serem retirados pelas escolas nos locais determinados no artigo 25, para o devido preenchimento e devolução.

Parágrafo único. Será cobrado o preço de 5 (cinco) vezes a tarifa normal, para fornecimento da ficha de identificação.

Art. 27. A ficha de identificação poderá ser fornecida por outra concessionária de serviço de transporte, nos termos de convênio que vier a ser celebrado com a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Parágrafo único. Na hipótese do artigo anterior, a cobrança do preço estabelecido no parágrafo único do artigo 26, será feita segundo dispuser o convênio, e a uma só concessionária.

Art. 28. De posse das fichas de identificação, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, ou outra concessionária, procederá a sua autenticação, fixando a quota mensal a ser utilizada pelo aluno, e devolvendo-as posteriormente, às escolas.

Art. 29. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá verificar as informações prestadas, na própria escola.

Art. 30. Quando ocorrer perda, inutilização ou dilaceramento da ficha de identificação, será fornecida segunda via, mediante solicitação da escola e pagamento do dobro do preço indicado no parágrafo único do artigo 26.

Art. 31. Os bilhetes escolares somente deverão ser utilizados por portadores de fichas de identificação, nos horários escolares, e para o trajeto da residência ou local de trabalho, para a escola e vice-versa.

§ 1º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, poderá suspender, por 30 (trinta) dias, o direito de compra de bilhetes ao aluno que infringir o disposto neste artigo.

§ 2º Na primeira reincidência, a suspensão será dobrada e, na segunda reincidência, poderá ser cancelada a ficha de identificação.

Art. 32. Além das sanções indicadas nos artigos anteriores, poderá, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, adotar outras medidas legais cabíveis.

Art. 33. O estudante deverá apresentar a ficha de identificação, toda vez que for solicitada.

Seção IV Dos Bilhetes de Serviço

Art. 34. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá fornecer, gratuitamente, bilhetes de serviço a seus empregados, bem como aos das empresas que prestem serviços na área paga do sistema metroviário.

Seção V Da Devolução de Bilhete

Art. 35. Quando ocorrerem motivos que possam comprometer a segurança, ou sobrevier interrupção na prestação do serviço, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá proceder à devolução de bilhetes aos usuários.

Parágrafo único. A devolução, em qualquer caso, será de bilhetes simples.

Seção VI Da Liberação de Bloqueios

Art. 36. Quando ocorrerem motivos que possam comprometer a segurança, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá liberar os bloqueios, para entrada de usuários.

Título II Do Tráfego

Capítulo I Do Serviço de Operação do Transporte Metroviário

Seção I Das Características da Operação

Art. 37. O serviço público será prestado ao longo da rede metroviária, servindo as estações abertas ao tráfego, seus terminais, pátio de manobras e oficinas, existentes e futuros.

Art. 38. O público poderá utilizar o serviço durante todos os dias da semana, no horário compreendido entre 5:00 horas e 24:00 horas.

Parágrafo único. Não se farão transferências de linhas após as 24:00 horas.

Art. 39. A velocidade comercial será de 30 (trinta) quilômetros por hora, podendo variar de 5 (cinco) quilômetros por hora, para mais ou para menos.

Parágrafo único. Os intervalos entre dois trens deverão ser de 15 (quinze) minutos, no máximo, e 1,5 (hum e meio) minutos, no mínimo.

Art. 40. Os trens farão paradas em todas as estações e somente nas plataformas.

Parágrafo único. Durante as paradas dos trens nas estações, as portas ficarão abertas pelo tempo mínimo de 5 (cinco) segundos e apenas na face correspondente às plataformas de embarque e desembarque.

Art. 41. Os trens poderão retornar de estação intermediária não necessariamente terminal.

Parágrafo único. Ocorrendo a hipótese prevista neste artigo, poderá o passageiro prosseguir a viagem em outro trem.

Seção II

Do Material Rodante

Art. 42. A composição em operação comercial não iniciará nenhum deslocamento, por menor que seja, tendo alguma de suas portas abertas.

Art. 43. Os trens serão compostos de 6 (seis) carros.

Art. 44. Os carros terão lotação de 331 (trezentos e trinta e um) passageiros, dos quais, no mínimo, 60 (sessenta) sentados.

Parágrafo único. O serviço será prestado de forma que não ocorra, habitualmente, lotação acima de 2.000 (dois mil) passageiros por trem, num período superior a 15 (quinze) minutos.

Art. 45. Em havendo excesso de pessoas na plataforma, poderão ser interrompidos os acessos a determinadas estações e/ou plataformas.

Art. 46. Os carros deverão ser iluminados, durante as horas de serviço, nos túneis e à noite, inclusive nos períodos em que houver falta de energia de tração.

Art. 47. Os carros deverão ter renovação de ar, quando em operação com passageiros.

Art. 48. Os carros serão limpos, internamente, todos os dias e, nos terminais, será mantido serviço de limpeza, para casos especiais.

Parágrafo único. Os carros serão lavados, interna e externamente, pelo menos uma vez por semana.

Art. 49. Nos túneis e nas estações serão assegurados o conforto térmico e a renovação de ar.

Seção III

Das Estações

Art. 50. Durante o período de serviço, indicado no artigo 38, as áreas públicas, que se iniciam no acesso ao nível da rua, permanecerão abertas, sinalizadas e iluminadas.

§ 1º Fora do período de utilização pública, os acessos permanecerão fechados.

§ 2º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá fechar acessos de qualquer das estações, durante o período de serviço, de maneira que esse fechamento ocorra, somente, nos mesmos dias e horários.

§ 3º Nos casos previstos no parágrafo anterior, deverão ser colocados avisos que indiquem os acessos em uso.

Art. 51. Nas estações deverá haver, em funcionamento, pelo menos uma escada rolante, para vencer desníveis maiores do que 4,00 (quatro) metros, entre cada plataforma e o mezanino, e entre este e a rua.

Art. 52. Nas estações, será mantida iluminação em nível julgado confortável aos usuários.

Parágrafo único. Em caso de falta de energia elétrica, deverá ser mantido nível mínimo de iluminação, que garanta a segurança dos usuários.

Art. 53. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ manterá rigorosamente limpas as estações e demais dependências de uso público.

Art. 54. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ manterá, nas estações, informações escritas e comunicação auditiva para orientação dos passageiros.

Seção IV Dos Empregados

Art. 55. Nas estações, deverá haver, pelo menos, um empregado não vinculado à função de venda de bilhetes, para atendimento e orientação dos usuários.

Art. 56. Todos os empregados deverão estar uniformizados, quando em serviço nas estações e nos trens.

Art. 57. Em cada composição haverá, sempre, um operador de trem.

Art. 58. O empregado deverá estar capacitado para o desempenho de suas funções.

Capítulo II Das Especificações Técnicas do Serviço

Seção I Do Sistema de Operação

Art. 59. A operação normal do material rodante poderá ser automática ou semi-automática.

§ 1º Na automática, todas as ações de comando e controle serão exercidas, automaticamente, pelo equipamento, e o operador exercerá, apenas, a supervisão da operação.

§ 2º Na semi-automática, todas as operações serão exercidas, manualmente, pelo operador, e as ações de controle, pelo equipamento.

§ 3º Em caso de emergência, em qualquer das modalidades previstas nos parágrafos anteriores, o operador intervirá, sendo que sua ação se sobrepõe a todas as ações automáticas.

§ 4º Em condições excepcionais, será utilizada a modalidade manual, em que o trem circulará, no máximo a 20 (vinte) quilômetros por hora.

Art. 60. O nível de aceleração e sua variação deverão ser tais que assegurem conforto, pela ausência de solavancos, fixados, os valores técnicos máximos, em $1,20\text{m/s}^2$ e $1,12\text{m/s}^3$, respectivamente.

Art. 61. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ terá um serviço de manutenção com instalações, equipamentos, materiais sobressalentes e pessoal habilitado, que permita a continuidade das condições da operação.

Seção II Do Sistema de Controle e Sinalização

Art. 62. A operação contará com um sistema de controle e sinalização automático, composto de:

- I – proteção automática do trem (ATP), que proverá a segurança da composição, impondo distanciamento seguro das demais, evitando rotas conflitantes e garantindo passagem sobre os aparelhos de mudança de via, através de controle das velocidades máximas permitidas, alinhamento de rotas e travamento eletromecânico das máquinas de chaves;
- II – operação automática do trem (ATO), que executará as atribuições rotineiras do operador do trem, por equipamentos localizados nas estações e a bordo da composição;
- III – supervisão automática do trem (ATS), com a finalidade de supervisionar e atingir o sistema, garantindo o balanceamento da Operação por meio de computadores, painéis e consoles, localizados no Centro de Controle Operacional (CCO).^[3]

Capítulo III Das Fases Transitórias

Art. 63. Poderá haver várias fases transitórias, que integrarão, gradativamente, o sistema final do METRÔ.

Art. 64. As alterações deverão ser comunicadas e divulgadas ao público, através dos meios de comunicação de massa, com a necessária antecedência.

Título III

Da Segurança do Transporte Metroviário

Capítulo I

Generalidades

Art. 65. Para atender ao disposto na Lei Federal n. 6.149, de 2 de dezembro de 1974, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ deverá adotar as medidas de natureza técnica, administrativa, policial e educativa, destinadas à:

- I – preservação do patrimônio vinculado ao serviço de transporte metroviário;
- II – regularidades e normalidades do tráfego;
- III – incolumidade e comodidade dos usuários;
- IV – prevenção de acidentes;
- V – preservação e restauração da higiene;
- VI – manutenção da ordem em suas dependências.

Art. 66. Todas as dependências terão equipamentos que visem à segurança dos usuários, dos sistemas, das construções e dos empregados.

Art. 67. Os equipamentos de segurança deverão ser mantidos em perfeitas condições de utilização.

Capítulo II

Do Corpo de Segurança e suas Atribuições

Art. 68. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ organizará e manterá Corpo de Segurança próprio, nos termos e para os fins da Lei Federal n. 6.149, de 2 de dezembro de 1974.

Art. 69. O Corpo de Segurança atuará em todas as áreas de serviço e dependências do METRÔ, especialmente em suas estações, subestações, linhas, pátios, carros de transporte, centros de controle de operações e terminais de ônibus direta e indiretamente administradas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, visando a:^[4]

- I – segurança do público;
- II – disciplina dos usuários;
- III – prevenção e repressão de crimes e contravenções nas dependências do METRÔ e preservação do seu patrimônio;
- IV – manutenção ou restabelecimento da normalidade do tráfego metroviário, diante de qualquer fato ou emergência que venha a impedi-lo ou perturbá-lo;
- V – remoção imediata, independentemente da presença de autoridade policial, de vítimas, objetos ou veículos que, em caso de acidente ou crime, estejam sobre o leito da via, no interior do trem, ou em áreas operacionais, prejudicando o tráfego metroviário ou a circulação da composição;
- VI – prisão em flagrante de criminosos e contraventores;
- VII – apreensão de instrumentos, objetos ou valores relacionados com crimes ou contravenções penais, entregando-os, juntamente com o infrator, se for o caso, à autoridade policial competente para o inquérito;
- VIII – isolamento dos locais de acidente, crime ou contravenção penal, para fins de verificações periciais, desde que não acarrete a paralisação do tráfego metroviário.

§ 1º Nos casos do inciso V deste artigo, deverá o Corpo de Segurança:

- I – ministrar os primeiros socorros às vítimas;

- II – transportar os feridos para pronto-socorro ou hospital, arrecadando e guardando os seus pertences;
- III – havendo vítimas fatais, removê-las para lugar onde não haja interferência com a operação do serviço metroviário;
- IV – lavrar boletim de ocorrência, para oportuno encaminhamento à autoridade competente para a instauração do inquérito policial.

§ 2º O boletim de ocorrência, que será lavrado sempre que se verificar infração penal (crime ou contravenção) ou acidente, deverá consignar o fato, as pessoas nele envolvidas, as testemunhas e demais elementos úteis para o esclarecimento da verdade.

§ 3º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ fornecerá a pedido, cópia autenticada do boletim de ocorrência, no prazo máximo de dez dias, mediante o pagamento dos emolumentos fixados em Resolução da Diretoria da empresa.

Art. 70. O Corpo de Segurança deverá usar uniformes padronizados, de modo a possibilitar a sua identificação.

Art. 71. As especificações de armamentos constarão de normas internas, a serem baixadas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 72. A utilização do armamento tem por finalidade básica a defesa pessoal e a de pontos críticos da operação do sistema metroviário.

Art. 73. O Corpo de Segurança deverá receber um curso básico de preparação, que o habilitará ao exercício de suas funções.

Título IV

Disposição Final

Art. 74. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ somente poderá operar em desconformidade com este Regulamento, em emergências resultantes de casos fortuitos ou de força maior, devidamente identificados e justificados.

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

Notas sobre o Decreto n. 15.012/78

[1] *Vide* Lei Federal n. 6.149, de 2 de dezembro de 1974, à pág. 43.

[2] *Vide* Decreto Municipal n. 11.276, de 30 de agosto de 1974, à pág. 648.

[3] A inserção deste inciso 62 decorreu da retificação do Decreto Municipal n. 15.012, publicada no Diário Oficial do Município do dia 18 de abril de 1978, *vide* à pág. 697.

[4] Nova redação dada ao *caput* do artigo 69, pelo artigo 1º do Decreto n. 15.405, de 24 de outubro de 1978.

**LEI N. 8.747,
DE 27 DE JUNHO DE 1978**

AUTORIZA AUMENTO DO CAPITAL SOCIAL DA COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ: SUBSCRIÇÃO E INTEGRALIZAÇÃO DO AUMENTO MEDIANTE INCORPORAÇÃO DE ÁREAS MUNICIPAIS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 15 de junho de 1978, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Executivo autorizado a aprovar proposta de aumento, de até Cr\$ 8.290.072,00 (oito milhões, duzentos e noventa mil e setenta e dois cruzeiros), do capital social da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, subscrevendo e realizando referido aumento mediante a incorporação de áreas municipais, pelo valor correspondente ao da avaliação procedida pelo Órgão competente da Prefeitura.

Art. 2º As áreas municipais, a que se refere o artigo anterior, avaliadas, a primeira em Cr\$ 3.106.936,00 (três milhões, cento e seis mil, novecentos e trinta e seis cruzeiros), e a segunda em Cr\$ 5.183.136,00 (cinco milhões, cento e oitenta e três mil e cento e trinta e seis cruzeiros), configuradas e assinaladas na planta anexa n. A-4.719, do arquivo do Departamento Patrimonial, rubricada pelo Presidente da Câmara e pelo Prefeito como parte integrante desta Lei assim se caracterizam:

- I – Área 1 – atual leito da Rua Siqueira Cardoso; perímetro 1-2-3-4-1, com cerca de 1.109,62m² (hum mil, cento e nove metros e sessenta e dois decímetros quadrados);
- II – Área 2 – atual leito da Rua Antonio de Alcântara Machado; perímetro 3-4-5-6-7-3, com cerca de 1.851,12m² (hum mil, oitocentos e cinquenta e um metros e doze decímetros quadrados).

Art. 3º As áreas de que trata o artigo anterior ficam desincorporadas da classe dos bens de uso comum do povo e transferidas para a dos bens dominiais do Município.

Art. 4º As despesas com a execução da presente 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.

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

**DECRETO N. 15.322,
DE 20 DE SETEMBRO DE 1978**

CRIA O TERMINAL INTERESTADUAL DO GLICÉRIO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Considerando que, na conformidade do disposto no Decreto-lei Complementar Estadual n. 9, de 31 de dezembro de 1969 (Lei Orgânica dos Municípios), artigo 3º, n. XI, alíneas *a*, *b* e *c*, compete ao Município regulamentar a utilização dos logradouros públicos, determinar o itinerário e os pontos de parada dos transportes coletivos, estabelecer os locais de estacionamento de táxis e demais veículos e, ainda, conceder, permitir ou autorizar serviços de transportes coletivos;

Considerando a imperiosa necessidade de descentralizar progressivamente os terminais de embarque e desembarque de passageiros, com o fim de aliviar a área central da cidade do in-

tenso movimento de veículos de transporte coletivo, criar maiores facilidades para os usuários e reduzir a extensão dos percursos e a duração das viagens;

Considerando, finalmente, que tais medidas se relacionam intimamente com os objetivos preconizados pelo Governo Federal, no sentido da racionalização do consumo de combustível, decreta:

Art. 1º Fica criado o Terminal Interestadual do Glicério, no bairro de igual nome, 2º subdistrito da Liberdade, localizado à Rua Teixeira Leite, entre a Avenida Prefeito Passos e Rua Leopoldo Miguez, e que se destina a servir como terminal de embarque e desembarque de passageiros de ônibus que se dirijam às Regiões Norte e Nordeste do país, ao Estado do Espírito Santo, ao Norte do Estado de Minas Gerais e ao Município de Campos, no Estado do Rio de Janeiro, ou deles procedam, através das Rodovias Rio-Bahia e Dutra.

Parágrafo único. Os pontos de embarque e desembarque de passageiros de ônibus a que se refere este artigo, atualmente existentes na Estação Rodoviária da Praça Júlio Prestes, serão transferidos para o Terminal Interestadual do Glicério, em data a ser fixada por ato do Executivo.

Art. 2º As empresas que desatenderem o disposto neste Decreto poderão ter os seus ônibus impedidos de ingressar na área urbana do Município, sujeitos, ainda, a apreensão e remoção, na forma da legislação vigente.

Art. 3º Ficam atribuídas à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ a administração, direta ou indireta, do Terminal Interestadual do Glicério.

Parágrafo único. As empresas permissionárias que se utilizarem do Terminal Interestadual do Glicério ficarão subordinadas ao Regulamento e às Normas que forem baixadas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, previamente aprovados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER e pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 4º A Secretaria Municipal de Transportes e a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ manterão entendimentos com o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, objetivando a adoção de medidas necessárias ao cumprimento das disposições deste Decreto.

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

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

DECRETO N. 15.335, DE 21 DE SETEMBRO DE 1978

FIXA DATA DE INÍCIO DE OPERAÇÃO, ESTABELECE PREÇO DE UTILIZAÇÃO DO TERMINAL INTERESTADUAL DO GLICÉRIO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Olavo Egydio Setubal, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e tendo em vista o disposto nos artigos 1º e 3º do Decreto n. 15.322, de 20 de setembro de 1978,^{[1], [2], [3]} decreta:

Art. 1º Os pontos de embarque e desembarque das empresas interestaduais de transporte de passageiros por ônibus, que se dirijam às Regiões Norte e Nordeste do País, ao Estado do Espírito Santo, ao Norte do Estado de Minas Gerais e ao Município de Campos, no Estado do Rio de Janeiro, ou deles procedam, através das Rodovias Rio-Bahia e Dutra, situados presentemente, na Estação Rodoviária da Praça Júlio Prestes, serão transferidos, a zero hora do dia 28 de outubro de 1978, para o Terminal Interestadual do Glicério.

Art. 2º Fica estabelecido em Cr\$ 1,80 (hum cruzeiro e oitenta centavos) o preço unitário para acesso às plataformas de embarque do Terminal Interestadual do Glicério, a ser pago pelo passageiro, no ato da compra da passagem.

Art. 3º O preço devido pelas empresas de transporte à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, pelo uso de dependências do terminal Interestadual do Glicério, será estabelecido segundo critérios aprovados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER e pela Secretaria Municipal de Transportes, devendo constar dos competentes Termos de Utilização a serem firmados com a referida Companhia.

Art. 4º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial o Decreto n. 15.321, de 20 de setembro de 1978.

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

Notas sobre o Decreto n. 15.335/78

- [1] *Vide* Decreto Municipal n. 15.322, de 20 de setembro de 1978, à pág. 707.
- [2] O artigo 1º do Decreto Municipal n. 15.322, de 20 de setembro de 1978, criou o Terminal Interestadual do Glicério.
- [3] O artigo 3º do Decreto Municipal n. 15.322, de 20 de setembro de 1978, atribui à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ a administração e a exploração, direta ou indireta, do Terminal Interestadual do Glicério.

PORTARIA SMT/GAB N. 145, DE 1 DE NOVEMBRO DE 1978

DÁ NOVA REDAÇÃO AO § 2º DO ARTIGO 28 DO REGULAMENTO DO TERMINAL INTERMUNICIPAL DO JABAQUARA, APROVADO PELA PORTARIA N. 63, DE 30 DE ABRIL DE 1977⁽¹⁾

I – O § 2º, do artigo 28, do Regulamento do Terminal Intermunicipal do Jabaquara, aprovado pela Portaria n. 63/77, publicada no Diário Oficial do Município de 30 de abril de 1977, passa a vigorar com a seguinte redação: “As multas serão aplicadas com base na vigente Unidade de Valor Fiscal do Município – UFM, criada pela Lei Municipal n. 8.321, de 18 de novembro de 1975, e obedecerão a seguinte graduação:

1ª infração do ano	20% da UFM
2ª infração do ano	40% da UFM
3ª infração do ano	60% da UFM
4ª infração do ano	80% da UFM
5ª infração do ano	100% da UFM
a partir da 6ª infração do ano	200% da UFM

Nota sobre a Portaria SMT/GAB n. 145/78

- [1] *Vide* Portaria Municipal n. 63, de 30 de abril de 1977, à pág. 685.

**DECRETO N. 15.453,
DE 9 DE NOVEMBRO DE 1978****CONFERE DENOMINAÇÕES A ESTAÇÕES DO METRÔ, NAS LINHAS NORTE-SUL E NO TRECHO DA LESTE-OESTE**

Olavo Egydio Setubal, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e nos termos do disposto no item XIX do artigo 39 da Lei Orgânica dos Municípios, decreta:

Art. 1º As estações do METRÔ, integrantes da linha Norte-Sul, passam a ter as seguintes denominações:

- I – Estação Santana – SAN;
- II – Estação Carandiru – CDU;
- III – Estação Tietê – TTE;
- IV – Estação Ponte Pequena – PPQ;
- V – Estação Tiradentes – TRD;
- VI – Estação Luz – LUZ;
- VII – Estação São Bento – BTO;
- VIII – Estação Sé – PSE;
- IX – Estação Liberdade – LIB;
- X – Estação São Joaquim – JQM;
- XI – Estação Vergueiro – VGO;
- XII – Estação Paraíso – PSO;
- XIII – Estação Ana Rosa – ANR;
- XIV – Estação Vila Mariana – VMN;
- XV – Estação Santa Cruz – SCZ;
- XVI – Estação Praça da Árvore – ARV;
- XVII – Estação Saúde – SAU;
- XVIII – Estação São Judas – JUD;
- XIX – Estação Conceição – CON;
- XX – Estação Jabaquara – JAB.

Art. 2º Ficam também conferidas às estações da linha Leste-Oeste do METRÔ, no trecho que liga Itaquera a Santa Cecília, as seguintes denominações:

- I – Estação Corinthians Paulista – COR;
- II – Estação Artur Alvim – ART;
- III – Estação Patriarca – PCA;
- IV – Estação Rincão – RIN;
- V – Estação Vila Matilde – VTD;
- VI – Estação Penha – PEN;
- VII – Estação Carrão – CAR;
- VIII – Estação Tatuapé – TAT;
- IX – Estação Belém – BEL;
- X – Estação Bresser – BRE;
- XI – Estação Brás – BAS;
- XII – Estação Pedro II – PDS;
- XIII – Estação Anhangabaú – GBU;
- XIV – Estação República – REP;
- XV – Estação Santa Cecília – CEC.

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

Olavo Egydio Setubal – Prefeito do Município.

PORTARIA SMT/GAB N. 150, DE 18 DE NOVEMBRO DE 1978

APROVA O REGULAMENTO DO TERMINAL INTERESTADUAL DO GLICÉRIO – TIG, E SEUS ANEXOS

- I – Aprovando, anexos à presente Portaria:
- a. o Regulamento do Terminal Interestadual do Glicério – TIG;
 - b. o Plano de Estacionamento e Utilização da Plataforma do Terminal Interestadual do Glicério – TIG;
 - c. minuta-padrão do Termo de Permissão de Uso das Lojas Instaladas no Terminal Interestadual do Glicério – TIG;
 - d. minuta-padrão do Termo de Utilização do Terminal Interestadual do Glicério – TIG pelas Empresas de Transporte; e, finalmente
 - e. a minuta-padrão do Termo de Prestação de Serviços por Órgão Público.
- II – Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

REGULAMENTO DO TERMINAL INTERESTADUAL DO GLICÉRIO – TIG

ANEXO À PORTARIA SMT/GAB N. 150/78

Art. 1º O presente Regulamento constitui o instrumento administrativo regedor de todas as atividades e serviços disponíveis no Terminal Interestadual do Glicério – TIG.

Capítulo I

Da Finalidade, Organização e Funcionamento

Art. 2º O Terminal Interestadual do Glicério – TIG é mantido e administrado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, em decorrência de permissão de uso outorgada pela Prefeitura do Município de São Paulo, através do Decreto n. 14.939, de 20 de fevereiro de 1978.

Parágrafo único. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá delegar à administração do Terminal Interestadual do Glicério – TIG a terceiros.

Art. 3º A finalidade principal do Terminal Interestadual do Glicério – TIG é a de centralizar o transporte interestadual que liga, através de acesso pela Via Dutra, as regiões do Norte e Nordeste do país à Cidade de São Paulo.

Art. 4º Constituem objetivos primordiais do Terminal Interestadual do Glicério – TIG:

- a. proporcionar serviços de embarque e desembarque de passageiros das linhas interestaduais;
- b. criar e manter infra-estrutura de serviços e áreas de comércio, para atendimento aos passageiros e ao turismo;
- c. garantir condições de segurança, higiene e conforto aos usuários, sejam passageiros, público em geral, comerciantes estabelecidos, empresas de transporte ou seus empregados.

Art. 5º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ firmará, com cada empresa de transporte, Termo de Utilização do Terminal Interestadual do Glicério – TIG.

Parágrafo único. O uso das plataformas e áreas de circulação dos coletivos, no Terminal, é regido pelo Plano de Estacionamento e Utilização de Plataformas do Terminal Interestadual do Glicério – TIG.

Art. 6º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ firmará, com as empresas alocadas nas unidades comerciais, Termo de Permissão de Uso.

Art. 7º O Terminal Interestadual do Glicério – TIG contará com serviços de apoio, prestados através de órgãos privados ou públicos, a fim de propiciar, aos usuários em geral, facilidades de utilização, dentro dos objetivos previstos no artigo 4º, letra *b* deste Regulamento.

§ 1º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ firmará convênios com as entidades responsáveis pelos serviços especificamente prestados por órgãos públicos.

§ 2º Os serviços de apoio, especificamente prestados por órgãos privados, poderão ser contratados, ou prestados diretamente pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 8º O uso das áreas do Terminal, pelo público em geral, é regido pelas disposições da Seção 6 do Capítulo VI deste Regulamento.

Seção 1

Do Horário de Funcionamento

Art. 9º O Terminal Interestadual do Glicério – TIG funcionará nos horários estabelecidos pelos órgãos competentes.

§ 1º O horário de funcionamento das agências e bilheterias poderá ser determinado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, em função das necessidades operacionais do Terminal.

§ 2º As unidades comerciais, bem como os serviços de apoio, terão seu horário de funcionamento estabelecido de comum acordo com a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, de modo a prover as condições estabelecidas no artigo 4º, letra *b* deste Regulamento.

§ 3º A implantação ou reforma das instalações, a recepção de mercadorias, assim como a limpeza, manutenção e conservação das áreas e espaços ocupados obedecerão às tabelas de horários fixados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Seção 2

Da Limpeza, Manutenção e Conservação

Art. 10. A limpeza, manutenção e conservação das áreas de agências e bilheterias, unidades comerciais e órgãos de serviço, serão de responsabilidade da firma ou órgão ocupante.

§ 1º A delimitação das áreas e espaços, para os efeitos deste artigo, constará do respectivo termo de Permissão de Uso.

§ 2º O lixo deverá ser colocado em recipientes apropriados, dentro das áreas e espaços ocupados, e a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ determinará o local e o horário de depósito, observado o disposto no artigo 56, deste Regulamento.

Art. 11. A limpeza, manutenção e conservação das áreas de uso comum, fachadas externas, áreas de estacionamento, plataformas, vias de acesso e outras, dentro do perímetro de jurisdição do Terminal, serão de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

§ 1º As empresas de transporte, firmas comerciais e órgãos de serviço pagarão, à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, a título de participação nas despesas com limpeza, manutenção e conservação das áreas comuns, uma quota mensal, a ser fixada nos instrumentos regedores das condições de uso do Terminal Interestadual do Glicério – TIG.

§ 2º A quota mensal, referida no parágrafo anterior, será paga à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ dentro do prazo convencionado entre as partes. A falta de pagamento dentro desse prazo ocasionará a cobrança de multa de 10% (dez por cento) sobre a importância devida, além de juros de mora, sem prejuízo das demais cominações legais.

§ 3º O valor da quota referida nos §§ 1º e 2º acima será reajustado anualmente, de acordo com os índices estabelecidos pelo Governo Federal, na forma da Lei n. 6.423, de 17 de junho de 1977.

Art. 12. A potência básica instalada de energia elétrica será determinada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, cabendo aos terceiros ocupantes, com seus respectivos ônus:

- a. providenciar a ligação de luz e força;
- b. obter e executar os projetos de distribuição de energia elétrica, prevendo as tomadas, pontos de luz etc.

Seção 3

Das Agências e Bilheterias

Art. 13. A cessão de áreas destinadas a agências e bilheterias será feita exclusivamente às empresas de transporte que operam no Terminal, mediante Termo de Utilização, na forma do artigo 5º deste Regulamento.

§ 1º Somente poderão operar no Terminal Interestadual do Glicério – TIG as empresas de transporte expressamente autorizadas por ato emanado dos órgãos competentes.

§ 2º Poderá ser atribuído, a uma mesma empresa de transporte, mais de um módulo de bilheteria, segundo critério de distribuição que considera a oferta e a área disponível para esse fim.

§ 3º Poderá haver tomada parcial de bilheteria de empresa de transporte detentora de mais de um módulo, que tiver reduzido seus serviços por transferência, recessão de linha, ou diminuição significativa de horários ou viagens.

Art. 14. Pela utilização do Terminal, a empresa de transporte pagará à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ:

- I – importância, por coletivo, correspondente a vezes o valor vigente do preço de utilização do Terminal, recolhida pelo passageiro embarcado;
- II – importância referente à utilização da bilheteria.

Art. 15. Cada passageiro pagará o valor da Taxa de Utilização do Terminal, fixado pelos órgãos competentes, para o acesso às plataformas de embarque.

Parágrafo único. Compete às empresas de transporte cobrar, no ato da venda da passagem, a taxa referida neste artigo.

Seção 4

Das Unidades Comerciais

Art. 16. As áreas destinadas à exploração comercial serão locadas a firmas que desenvolvam as atividades comerciais determinadas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, mediante Termo de Permissão de Uso a ser firmado entre as partes, na forma do artigo 6º deste Regulamento.

Parágrafo único. A seleção das firmas permissionárias das áreas comerciais será feita pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, na forma de seu Regulamento de contratações, publicado no Diário Oficial do Município de São Paulo, em 21 de outubro de 1975.

Seção 5

Da Fiscalização

Art. 17. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ fiscalizará, através de funcionários credenciados, o cumprimento das disposições deste Regulamento, de seus anexos e dos demais instrumentos vigentes ou a vigor sobre o assunto.

§ 1º A fiscalização de que trata este artigo abrange tudo o que diga respeito à urbanidade do pessoal, eficiência dos serviços disponíveis, limpeza, manutenção, iluminação, arrecadação e disciplina, bem como ao fiel cumprimento dos atos baixados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e pelos órgãos competentes.

§ 2º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, poderá, a qualquer momento, realizar inspeções nas áreas e/ou nos serviços oferecidos pelas empresas ou órgãos ali alocados.

§ 3º O agente fiscalizador em serviço deverá estar convenientemente identificado.

Seção 6 Das Sugestões e Reclamações

Art. 18. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá manter, à disposição do público, caixa de correspondência, destinada ao recolhimento de sugestões e reclamações dos usuários.

§ 1º As sugestões ou reclamações deverão ser consignadas em formulários próprios.

§ 2º Somente a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá recolher o material depositado na caixa de coleta.

Seção 7 Da Operação das Plataformas

Art. 19. As plataformas do Terminal destinam-se, exclusivamente, aos coletivos das empresas de transporte, em suas operações de trânsito, embarque ou desembarque de passageiros.

Art. 20. Para as operações de trânsito, embarque ou desembarque de passageiros, o acostamento dos ônibus dar-se-á na plataforma previamente destinada para esse tipo de operação, obedecido o Plano de Estacionamento e Utilização de Plataformas do Terminal, elaborado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, e de conhecimento das empresas de transporte.

Parágrafo único. Os coletivos não poderão efetuar embarque ou desembarque de passageiros em locais diversos dos estabelecidos no Plano de Estacionamento.

Art. 21. Para o embarque de passageiros, o estacionamento do ônibus deverá ocorrer com uma antecipação de até 20 (vinte) minutos em relação ao horário de partida, e sua saída deverá ocorrer na hora estabelecida, admitida uma tolerância de 5 (cinco) minutos de atraso.

Parágrafo único. Os limites de estacionamento e tolerância de que trata este artigo poderão ser alterados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, sempre que esta julgar necessário, objetivando aprimorar o sistema operacional do Terminal. Tal alteração será comunicada, às empresas de transporte, com uma antecedência mínima de 10 (dez) dias.

Art. 22. O tempo de estacionamento do ônibus para a operação de desembarque será de até 15 (quinze) minutos.

Parágrafo único. A não observância do limite fixado neste artigo sujeitará a empresa às penalidades previstas no artigo 37 deste Regulamento.

Art. 23. A circulação e a manobra dos ônibus obedecerão às regras contidas no item A.4 do Plano de Estacionamento e Utilização de Plataforma.

Capítulo II Da Administração

Art. 24. Compete à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, por si ou por seus dirigentes, auxiliares e prepostos, exercer a administração do Terminal, podendo, ainda, delegá-la a terceiros.

Parágrafo único. Em qualquer situação, a responsabilidade perante o órgão outorgante da permissão de uso será sempre da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 25. À Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ compete, especificamente:

- cumprir e fazer cumprir o disposto neste Regulamento;
- fazer cumprir os Termos de Permissão de Uso pelas empresas comerciais, e os Termos de Utilização do Terminal pelas empresas de transportes;
- fazer cumprir os convênios e/ou contratos de prestação de serviços;
- organizar e fazer cumprir o Plano de Estacionamento e Utilização de Plataformas;
- elaborar e fornecer mapas estatísticos, se e tão logo dispuser de meios próprios, subsidiariamente ao disposto no artigo 29, parágrafo único, deste Regulamento;

- f. proceder levantamento e análise, e propor soluções, objetivando o bom desempenho operacional do Terminal;
- g. elaborar as contas e efetuar cobrança dos débitos das firmas e empresas de transporte estabelecidas no Terminal;
- h. elaborar relatório mensal sucinto, contendo resumo das atividades financeiras, operacionais, estatísticas e administrativas, e fatos relevantes ocorridos;
- i. prover convenientemente os recursos de material e de pessoal necessários aos serviços de limpeza e manutenção;
- j. exercer fiscalização sobre os serviços do Terminal, especialmente os de limpeza, manutenção, conservação e reparo, guarda-volumes, estacionamento, informações e outros ligados à coordenação das atividades;
- l. baixar instruções complementares, necessárias ao bom desempenho operacional do Terminal, obedecendo aos preceitos legais e regulamentares existentes;
- m. exercer as demais atribuições específicas e normais, inerentes à administração.

Capítulo III

Das Obrigações das Empresas de Transporte e das Firms Comerciais

Art. 26. As empresas de transporte e as firmas comerciais que operam no Terminal Interestadual do Glicério – TIG cumprirão, por si e por seus empregados e/ou prepostos, entre outras, as seguintes obrigações:

- a. respeitar o presente Regulamento e seus anexos, bem como as demais instruções normativas vigentes ou a viger, com referência à utilização do Terminal;
- b. obedecer integralmente às condições estipuladas no Termo de Utilização do Terminal;
- c. zelar pela conservação e limpeza das agências e bilheterias e/ou áreas que ocupam;
- d. saldar pontualmente seus compromissos para com a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;
- e. manter a bilheteria em funcionamento durante o horário previsto;
- f. conduzir-se com atenção e urbanidade;
- g. abster-se da prática de atos atentatórios à moral, aos bons costumes e à segurança;
- h. manter seus empregados corretamente uniformizados e identificados, de forma a não causar confusão com os uniformes adotados para os funcionários da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;
- i. exercer a atividade comercial, durante o horário estabelecido.

Art. 27. A venda de bilhetes de passagem de linhas que operam no Terminal somente será permitida nos locais determinados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 28. Simultaneamente com a venda do bilhete de passagem, será cobrado do passageiro, pela empresa de transporte o valor correspondente à Taxa de Utilização estabelecida para o Terminal, e homologada pelo órgão concedente da linha.

Art. 29. As empresas de transporte fornecerão, à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, na forma por esta estabelecida, relatórios estatísticos mensais, referentes ao movimento de ônibus e passageiros.

Parágrafo único. A exigência deste artigo poderá ser dispensada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ caso esta disponha ou venha a dispor de meios próprios para apurar o movimento estatístico do Terminal.

Art. 30. As alterações de horário, de itinerário e de preço das passagens, bem como a colocação de coletivos extras, deverão ser comunicadas imediatamente à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 31. Os coletivos serão mantidos limpos, equipados e em bom funcionamento, observado o disposto nas alíneas a e f, do artigo 36, deste Regulamento.

Art. 32. O trânsito e/ou permanência, no Terminal, de equipamentos auxiliares das empresas de transporte deverão ser aprovados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 33. As firmas, órgãos e empresas de transporte, estabelecidos no Terminal, respondem civilmente por si, seus empregados, auxiliares ou prepostos, pelos danos causados às instalações e dependências do Terminal, sendo obrigados a reembolsar à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ do custo da reparação correspondente.

Capítulo IV

Das Proibições e Penalidades

Art. 34. As regras de disciplina, obrigações e restrições, estabelecidas neste Regulamento, são aplicáveis às empresas de transporte, firmas estabelecidas, prestadoras de serviços, órgãos estabelecidos sob a forma de convênio e a seus respectivos representantes, empregados ou funcionários em atividade no Terminal, bem como ao pessoal da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 35. As firmas, órgãos e empresas de transporte estabelecidos no Terminal, por si, seus empregados, auxiliares ou prepostos, estão sujeitos, para o eficiente desempenho de suas atribuições, explícitas neste Regulamento, às instruções emanadas da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Seção 1

Das Proibições

Art. 36. São proibidos no Terminal:

- a. a limpeza e/ou reparos de veículos;
- b. veículo estacionado com motor em funcionamento;
- c. embarque ou desembarque fora das respectivas plataformas;
- d. ônibus abandonado na plataforma de embarque ou desembarque;
- e. utilização do sanitário do ônibus, quando estiver no recinto do Terminal;
- f. prova de motor ou buzina;
- g. venda de bilhetes, para uma mesma viagem, em número superior à lotação do ônibus, permitida para passageiros sentados;
- h. a partida de ônibus, do Terminal, com número de passageiros superior ao da lotação permitida para passageiros sentados;
- i. às empresas de transporte, o processamento de encomendas, a utilização das agências e bilheterias para guarda e depósito de volumes mesmo temporariamente, ou a prestação de outros serviços não configurados contratualmente;
- j. às empresas de transporte, expor painéis ou letreiros que constituam propaganda, contendo expressões além da indicação de seus serviços;
- l. o aliciamento de passageiros, por qualquer forma mesmo por elementos nas agências ou bilheterias das empresas de transporte, bem como a oferta de serviços de táxis ou de outro meio de transporte pago;
- m. o aliciamento de qualquer natureza, inclusive de hóspedes para hotéis ou similares;
- n. a guarda ou depósito de substância inflamável, explosiva, corrosiva, tóxica ou de odor sensível, mesmo em unidade comercial ou agência, salvo expressa autorização da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;
- o. o depósito, mesmo temporário, em áreas comuns ou nas plataformas, de volumes, mercadorias ou resíduos, inclusive lixo;
- p. qualquer atividade comercial não legalmente estabelecida no Terminal, tais como o comércio ambulante de jornais, bilhetes de loteria, engraxates, distribuição de panfletos, circulares, e outras;
- q. o funcionamento de qualquer aparelho sonoro, em unidade comercial ou agência, que possa prejudicar a divulgação dos avisos pela rede de sonorização;

- r. a ocupação de fachadas externas das unidades comerciais ou agências, paredes e áreas, com cartazes, painéis, mercadorias ou quaisquer outros objetos, em desacordo com a programação visual do Terminal, obedecido o disposto nos artigos 66 e seguintes deste Regulamento;
- s. provocar ou participar de algazarras ou distúrbios;
- t. tomar refeições fora dos locais apropriados.

Parágrafo único. Para o cumprimento do disposto neste artigo, a Companhia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ poderá efetuar apreensão de material ou mercadoria, encaminhando ao órgão competente.

Seção 2

Das Infrações e Penalidades

Art. 37. A transgressão do presente Regulamento e das normas de serviço acarretará, às empresas de transporte e às firmas comerciais, sem prejuízo de outras cominações legais, a aplicação das seguintes penalidades:

- a. advertência;
- b. multa.

§ 1º A advertência será encaminhada, por escrito, aos infratores e deverá conter os elementos indispensáveis à individualização e caracterização da ocorrência.

§ 2º As multas serão aplicadas com base na vigente Unidade do Valor Fiscal do Município – UFM, criada pela Lei Municipal n. 8.321, de 18 de novembro de 1975, e obedecerão à seguinte graduação:

1ª infração do ano	20% da UFM
2ª infração do ano	40% da UFM
3ª infração do ano	60% da UFM
4ª infração do ano	80% da UFM
5ª infração do ano	100% da UFM
a partir da 6ª infração do ano	200% da UFM

Art. 38. As empresas de transporte e as firmas comerciais poderão apresentar recurso escrito, com efeito suspensivo, no prazo de 5 dias úteis da aplicação da pena, à Companhia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ, a quem competirá julgá-lo.

Parágrafo único. Não sendo interposto recurso ou não lhe sendo dado provimento, a multa aplicada será recolhida no prazo de 48 horas, em favor da Companhia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ.

Art. 39. As infrações cometidas por pessoal não abrangido pelo artigo 37 serão registradas e comunicadas pela Companhia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ à entidade a que estiver subordinado o infrator, ou à autoridade competente.

Seção 3

Das Autuações

Art. 40. O auto de infração será lavrado no momento em que esta for verificada pela fiscalização, e conterá, conforme o caso:

- a. denominação da firma autuada;
- b. unidade (agência, loja etc.);
- c. data/hora da infração;
- d. nome do agente infrator, se for o caso;
- e. descrição sumária da infração cometida;
- f. assinatura do autuante.

Art. 41. A lavratura ao auto de infração far-se-á em 4 vias de igual teor, devendo o infrator ou seu preposto exarar o “ciente” nas 2ª e 3ª vias, sendo-lhe entregue a 1ª via.

Parágrafo único. Recusando-se o infrator ou seu preposto a exarar o “ciente”, o autuante configurará o fato no verso do auto, constituindo-se tal negativa em circunstância agravante na aplicação da penalidade.

Art. 42. À vista do auto de infração, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ aplicará a penalidade correspondente, notificando a firma através da remessa da 2ª via do auto, na qual será indicado, ainda, o dispositivo infringido e, se for o caso, as providências necessárias para correção da falha.

Capítulo V

Dos Serviços Públicos e de Apoio

Art. 43. Entendem-se por serviços de apoio aqueles prestados através de instalações, equipamentos, órgãos privados ou públicos e outros, existentes no Terminal, a fim de propiciar ao público facilidades de utilização do mesmo, dentro dos objetivos previstos no artigo 4º deste Regulamento.

Seção 1

Do Sistema de Sonorização

Art. 44. O sistema de sonorização será de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, que poderá delegar sua exploração a terceiros, devendo atender, prioritariamente, à divulgação dos avisos de partida, chegada ou trânsito de ônibus, e outros de comprovado interesse público.

§ 1º Os avisos de partida, chegada ou trânsito de ônibus serão divulgados sem qualquer ônus para as transportadoras.

§ 2º O sistema de sonorização não poderá ser utilizado para propaganda comercial de qualquer tipo.

Seção 2

Da Rede de Relógios

Art. 45. A rede de relógios, sob comando central, será de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, podendo sua exploração ser delegada a terceiros, mediante inserção, nos mostradores, de publicidade do próprio equipamento, com observação das diretrizes estabelecidas na programação visual do Terminal, na forma do Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros – MITERP.

Seção 3

Da Central Telefônica

Art. 46. A central telefônica deverá propiciar eficiente meio de comunicação interna, e será operada, obrigatoriamente, pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, podendo ou não ser conectada com a rede local.

Parágrafo único. As empresas de transporte que operam no Terminal, e os órgãos prestadores de serviços públicos, terão, à sua disposição, ramais da central telefônica em número suficiente ao atendimento de seus serviços.

Seção 4

Do Serviço de Guarda-Volumes

Art. 47. O serviço de guarda-volumes será de responsabilidade exclusiva da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, que poderá delegar sua execução a terceiros.

Parágrafo único. Em qualquer situação, o horário de funcionamento, a sistemática de operação e o preço do serviço serão aprovados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, obedecidos os dispositivos do Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros – MITERP.

Seção 5

Do Serviço de Estacionamento

Art. 48. O serviço de estacionamento será de responsabilidade exclusiva da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, que poderá delegar sua execução a terceiros.

Parágrafo único. Em qualquer situação, a sistemática de operação e os preços dos serviços serão determinados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, obedecidos os dispositivos do Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros – MITERP.

Seção 6

Do Serviço de Informações

Art. 49. O serviço de Informações a ser prestado ao público será mantido pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, direta ou indiretamente, sob a forma de convênio com o órgão público local responsável pela política de turismo.

§ 1º Na medida das necessidades e possibilidades, deverá integrar o Serviço de Informações pessoal com conhecimento de línguas estrangeiras.

§ 2º Em qualquer situação, a sistemática de operação será estabelecida pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, obedecidos os dispositivos do Manual de Implantação de Terminais de Passageiros – MITERP.

Seção 7

Do Policiamento

Art. 50. Os serviços de policiamento em geral, de fiscalização e orientação do trânsito, na área de jurisdição do Terminal, serão desenvolvidos pelas autoridades competentes, de acordo com a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Parágrafo único. Para a complementação deste serviço, poderá a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ contratar empresa especializada devidamente credenciada pelas autoridades competentes.

Seção 8

Da Assistência Social e da Proteção do Menor

Art. 51. Os serviços de assistência social e de proteção ao menor serão desenvolvidos pelos órgãos públicos competentes, de acordo com suas atribuições específicas, em estreita colaboração com a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Seção 9

Dos Socorros de Urgência

Art. 52. O posto de socorros de urgência, existente no Terminal, poderá ser operado pelo órgão público responsável pela prestação de serviço do pronto-socorro público, ou pela própria Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Seção 10

Dos Carregadores

Art. 53. O serviço de carregadores no Terminal será de inteira responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, que poderá prover sua lotação com pessoal contratado sob vínculo empregatício, ou com trabalhadores autônomos.

Parágrafo único. Em qualquer hipótese, o preço dos serviços será aprovado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, devendo a respectiva tabela ser fixada em locais visíveis ao público.

Art. 54. Os carregadores desempenharão suas tarefas com obediência à escala aprovada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, devidamente identificados, e uniformizados de acordo com os padrões previamente estabelecidos.

Parágrafo único. O número de carregadores será estabelecido de forma a possibilitar perfeito atendimento ao público, em todas as áreas do Terminal em que seus serviços sejam necessários.

Art. 55. No caso de o serviço ser executado por trabalhadores autônomos, deverá a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ verificar o cumprimento das disposições legais a que a categoria está sujeita.

Seção 11

Da Coleta do Lixo

Art. 56. Compete à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ a elaboração e execução de um esquema de coleta, transporte e processamento do lixo gerado no Terminal, seja nas áreas comuns, seja naquelas ocupadas pelas empresas.

Parágrafo único. As tarefas de que trata este artigo, serão executadas, tanto quanto possível, fora das vistas do público e sem prejuízo de operação normal do Terminal.

Seção 12

Dos Táxis

Art. 57. As atividades de táxis no Terminal deverão ser desenvolvidas nos pontos de chegada, saída e áreas de espera estabelecidos, os quais deverão ser sinalizados adequadamente.

Parágrafo único. Nos pontos de saída, os táxis serão utilizados pela ordem cronológica de chegada para espera, sob fiscalização direta da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ ou do órgão de trânsito local, não devendo ser conferido qualquer privilégio em função do tipo ou categoria do táxi.

Capítulo VI

Das Disposições Gerais

Seção 1

Das Instalações

Art. 58. As instalações do Terminal deverão obedecer integralmente ao projeto previamente aprovado, em conformidade com as disposições relativas à matéria, constantes do Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros – MITERP.

Art. 59. Os projetos de instalações internas de agências, bilheterias, e unidades comerciais ou de serviço deverão ser previamente submetidas à aprovação da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, e nenhuma modificação poderá ser feita sem a respectiva autorização.

Parágrafo único. Na elaboração de projetos de que trata este artigo, deverão ser levados em consideração os padrões estipulados no projeto de programação visual aprovado para o Terminal.

Seção 2

Do Seguro contra Incêndio

Art. 60. Todas as dependências do Terminal, inclusive as ocupadas por agências, serviços e unidades comerciais, deverão ser seguradas contra incêndio.

Art. 61. O contrato do seguro das áreas de uso comum será de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 62. O contrato de seguro de unidades ocupadas por terceiros será de responsabilidade do respectivo ocupante, devendo constar cláusula específica de benefício em favor da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

§ 1º As entidades instaladas no Terminal deverão, anualmente apresentar à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ prova de efetivação do seguro das respectivas unidades.

§ 2º O seguro de que trata este artigo poderá ser contratado em apólice única, em conjunto com o de que trata o artigo 61, pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, a qual cobrará, dos ocupantes, as frações do prêmio correspondentes às respectivas áreas.

Art. 63. Os valores de cobertura do seguro serão reajustados anualmente.

Seção 3

Da Programação Visual e Propaganda

Art. 64. Nenhuma placa, cartaz, painel ou dispositivo de propaganda visual poderá ser instalado no Terminal, sem a aprovação prévia da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, que observará as diretrizes da programação visual estabelecida.

Art. 65. O Terminal disporá de locais e instalações próprias para afixação de cartazes de exposição temporária, de promoção de eventos patrocinados por órgãos públicos, bem como de caráter técnico, cultural, turístico ou filantrópico.

Parágrafo único. Nenhum cartaz poderá ser exposto, nas áreas comuns do Terminal, fora dos locais e instalações de que trata este artigo.

Art. 66. A exploração de propaganda comercial por meio de dispositivo visual é de exclusividade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, que poderá delegar sua execução a terceiros, obedecidas as formalidades legais.

Seção 4

Dos Convênios

Art. 67. As dependências destinadas aos serviços de apoio, a cargo de órgãos públicos ou empresas mistas de serviços públicos, serão entregues pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, mediante convênio entre as partes, do qual constarão as respectivas obrigações.

Seção 5

Das Fontes de Arrecadação e do Sistema de Cobrança

Art. 68. Constituem fonte de arrecadação da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, na operação do Terminal Interestadual do Glicério – TIG:

- a. taxa de manutenção, conservação e limpeza;
- b. taxa de ocupação de agência e bilheteria;
- c. uso de área comercial;
- d. taxa de utilização;
- e. multas;
- f. serviço de guarda-volumes;
- g. serviço de estacionamento;
- h. sanitários pagos;
- i. banhos;
- j. publicidade;
- l. ressarcimento de despesa de energia elétrica, água e esgoto e outras.

Parágrafo único. Os pagamentos correspondentes às fontes de arrecadação constantes deste artigo serão feitos diretamente à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, nos prazos e demais condições formalmente convencionados entre as partes.

Seção 6

Do Público em Geral

Art. 69. O público em geral, quando em trânsito, permanência ou visita no Terminal, respeitará as determinações contidas neste Regulamento, no que couber.

Seção 7

Das Disposições Complementares

Art. 70. Para o fiel cumprimento das disposições deste Regulamento, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá baixar instruções complementares, que serão prévia e amplamente divulgadas entre as partes interessadas.

Art. 71. Os casos omissos serão dirimidos pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, ou por ela encaminhados à autoridade competente, no âmbito de cada diploma legal.

PLANO DE ESTACIONAMENTO E UTILIZAÇÃO DA PLATAFORMA DO TERMINAL INTERESTADUAL DO GLICÉRIO – TIG

ANEXO À PORTARIA SMT/GAB N. 150/78

A. Plano de Estacionamento

A.1. Introdução:

A.1.1. De acordo com o artigo 2º do Regulamento do Terminal Interestadual do Glicério – TIG, a presente Norma Operacional estabelece o Plano de Estacionamento e Utilização de Plataformas, bem como fixa as diretrizes básicas de circulação de coletivos no Terminal, e demais operações.

A.2. Embarque:

A.2.1. O embarque de passageiros, no Terminal, dar-se-á, obrigatoriamente, nas plataformas indicadas no Plano de Utilização de Plataformas.

A.2.2. O Plano de Utilização de Plataformas designa as plataformas efetivas de cada empresa.

A.2.3. De acordo com o artigo 21 do Regulamento do Terminal, os coletivos, para embarque de passageiros, deverão estacionar com antecipação de até 20 (vinte) minutos sobre o horário programado para a partida, e deverão deixar a plataforma no horário previsto, admitindo-se a tolerância de 5 (cinco) minutos de atraso.

A.2.4. Os atrasos superiores à tolerância prevista no item A.2.3 acima sujeitarão a empresa infratora à multa, nos termos do Regulamento do Terminal Interestadual do Glicério – TIG.

A.2.5. Sempre que houver fato ou circunstância impeditivos do cumprimento do item A.2.3, a empresa deverá comunicar à Cabine de Supervisão e Controle de Saída, a qual designará outra plataforma, de acordo com as possibilidades.

A.3. Desembarque:

A.3.1. O desembarque dos passageiros, no Terminal, dar-se-á, obrigatoriamente, nas plataformas indicadas no Plano de Utilização de Plataformas, ficando a critério da Cabine de Supervisão e Controle de Saída a designação, em caso de necessidade, da outra plataforma.

A.3.2. De acordo com o artigo 22 do Regulamento, o tempo de estacionamento para desembarque de passageiros no Terminal Interestadual do Glicério – TIG, será de até 15 (quinze) minutos.

A.3.3. A não observância do limite fixado no item anterior sujeitará à empresa a multa, nos termos do Regulamento do Terminal Interestadual do Glicério – TIG.

A.4. Circulação e Manobra:

A.4.1. A circulação dos coletivos, no Terminal, obedecerá ao seguinte esquema:

- I – parada obrigatória, junto à Cabine de Controle de Entrada, para troca de informações e recebimento do Controle de Permanência;
- II – deslocamento à velocidade máxima de 10 (dez) km por hora, em 2ª marcha;
- III – observância das Leis de Trânsito, nas manobras de entrada e saída das plataformas;
- IV – parada obrigatória junto à Cabine de Supervisão e Controle de Saída, para entrega do Controle de Permanência.

A.4.2. Não será permitido aos coletivos, dentro do Terminal:

- I – estacionar em outro local que não sejam os locais de embarque e desembarque;
- II – dificultar o trânsito dos demais veículos, impedindo a faixa de circulação ou retardando a sua saída;
- III – desembarcar ou embarcar passageiros, fora das respectivas plataformas;
- IV – ultrapassar outro veículo em movimento;
- V – usar buzina;
- VI – manter o motor em funcionamento, sem que o motorista esteja à direção do veículo;
- VII – estacionar sem aplicar o freio de estacionamento.

A.5. Controle de Horário:

A.5.1. O controle de horário, para utilização da plataforma, será efetuado pela Cabine de Supervisão e Controle de Saída, através do Mapa Diário de Trafego – MDT.

A.5.2. Os coletivos destinados ao embarque de passageiros serão submetidos ao Controle de Permanência – COP.

A.5.3. O Controle de Permanência será entregue ao motorista, pela Cabine de Controle de Entrada, quando o coletivo der entrada no Terminal de embarque de passageiros. Estará preenchido com o destino, horário previsto para a partida, número do ônibus e a plataforma a ser utilizada, contendo também o registro mecânico do horário efetivo da entrada do ônibus no Terminal. O Controle de Permanência ficará em poder do motorista até ser entregue na Cabine de Supervisão e Controle de Saída, onde receberá o registro mecânico do horário efetivo de saída.

A.5.4. As empresas serão responsáveis pelo preenchimento dos itens que lhes competirem no Controle de Permanência.

A.6. Área de Espera:

A.6.1. Os coletivos terão área de espera em local devidamente sinalizado, denominado “mangureira”, e controlado pela Cabine de Supervisão e Controle de Saída.

A.7. Sistema de Controle de Avisos:

A.7.1. O controle de utilização de plataforma e mangureira pelas empresas, bem como o sistema de sonorização do Terminal, serão executados pela Cabine de Supervisão e Controle de Saída.

A.7.2. As empresas prestarão informações à Cabine de Supervisão e Controle de Saída, para a devida divulgação sonora ao público.

A.7.3. Todas as alterações de horário, de preços, de itinerários e de frequência de coletivos deverão ser comunicados imediatamente à Cabine de Supervisão e Controle de Saída, na forma do artigo 30 do Regulamento do Terminal Interestadual do Glicério – TIG.

A.7.4. As confirmações de coletivos extras, com os horários previamente estabelecidos, deverão ser comunicadas à Cabine de Supervisão e Controle de Saída, com antecedência mínima de 30 (trinta) minutos.

A.7.5. A Cabine de Supervisão e Controle de Saída divulgará, através do sistema de sonorização, os avisos das saídas, com antecedência de 10 (dez) minutos da hora prevista para a partida, obedecendo à seguinte ordem de informação: destino / empresa / hora da saída e plataforma.

A.7.6. Nos casos de omissão ou atraso da empresa, em prestar informações à Cabine de Supervisão e Controle de Saída, os avisos correspondentes deixarão de ser divulgados, ficando, a empresa responsável, sujeita a sanções disciplinares.

A.8. Comunicação por Telefone:

A.8.1. Todas as instalações das empresas serão equipadas com telefones para uso interno.

A.8.2. As chamadas telefônicas não deverão ultrapassar o tempo máximo de 2 (dois) minutos.

A.8.3. Os telefones só poderão ser utilizados por pessoas credenciadas e para assuntos estritamente relacionados com o serviço.

A.8.4. O funcionário da empresa que se utilizar do telefone interno deverá informar o seu nome, a sua empresa, o local em que se encontra e, em seguida, discorrer sobre o assunto pelo qual telefonou.

A.9. Estatística:

A.9.1. Conforme o artigo 29 do Regulamento do Terminal Interestadual do Glicério – TIG, todas as empresas permissionárias são obrigadas a apresentar, diariamente, à Cabine de Supervisão e Controle de Saída, até a 0 (zero) hora, relatório e estatística do movimento de embarque, e da venda de passagens, para o dia e antecipada, ocorridos no dia, em formulário-padrão e de acordo com instruções fornecidas. Não devem ser considerados os movimentos de embarque efetuados ao longo do percurso, mas, sim os efetivamente realizados no Terminal.

B. Plano de Utilização de Plataformas

B.1. Introdução:

O plano de Utilização de Plataformas tem como objetivo garantir uma boa mobilidade para os veículos e racionalização no atendimento. As 12 (doze) plataformas assim se discriminam:

Plataforma 1: Embarque

Plataforma 2: Embarque

Plataforma 3: Embarque

Plataforma 4: Embarque

Plataforma 5: Embarque

Plataforma 6: Embarque

Plataforma 7: Embarque

Plataforma 8: Embarque

Plataforma 9: Desembarque e Reserva Técnica

Plataforma 10: Desembarque e Reserva Técnica

Plataforma 11: Desembarque e Reserva Técnica

Plataforma 12: Desembarque e Reserva Técnica

B.2. Distribuição das Plataformas:

Plataforma 1: Itapemirim e Rodoviária Sergipe

Plataforma 2: Fortaleza e Rodoviária Sergipe

Plataforma 3: Bonfinense, N. S. Aparecida e Salutaris

Plataforma 4: Bonfinense, Real Cariariense, Varzealegrense

Plataforma 5: Itapemirim, Salutaris, Novo Horizonte, Gontijo

Plataforma 6: Itapemirim, Novo Horizonte, Nacional, N. S. Aparecida

Plataforma 7: São Geraldo, N. S. Aparecida, Brasília, Emtram, João Teotonio

Plataforma 8: São Geraldo, Gontijo, Pensatur, João Teotonio, Nacional.

B.3. Alteração na Distribuição das Plataformas:

A distribuição das plataformas de embarque está sujeita a alterações previamente comunicadas às empresas.

MINUTA-PADRÃO DO TERMO DE PERMISSÃO DE USO DAS LOJAS INSTALADAS NO TERMINAL INTERESTADUAL DO GLICÉRIO – TIG

ANEXO À PORTARIA SMT/GAB N. 150/78

Por este instrumento particular, em 3 (três) vias de igual teor e para um único efeito, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, com sede nesta Capital, à Rua Augusta, 1.626, CGC n. 62.070.362/0001-06, neste ato representada por seus representantes legais ao final assinalados, doravante denominada simplesmente Companhia do METRÔ, concede à, com sede à, neste ato representada por seus representantes legais ao final assinalados, doravante denominada simplesmente PERMISSONÁRIA, permissão de uso da loja n. (.....), com m² (.....), localizada no Terminal Interestadual do Glicério e destinada a:

Cláusula Primeira

Objeto

1.1. A loja, objeto desta permissão de uso destina-se, exclusivamente, a:, sendo, portanto, vedado seu uso para qualquer outro fim.

1.2. A loja objeto deste termo não poderá ser cedida, transferida, locada e/ou emprestada a terceiros, no todo ou em parte, não passando a quem quer que seja, nem mesmo por força de sucessão comercial, sem prévia e expressa autorização da Companhia do METRÔ, a qual poderá conceder ou negar, a seu critério.

1.3. A permissão de uso ora outorgada não concede, à PERMISSONÁRIA, o direito de exclusividade na exploração de seu ramo de negócios.

1.4. No caso de bebidas alcoólicas, somente será permitida a venda de chope e cerveja.

1.5. A PERMISSONÁRIA poderá realizar, a suas expensas, na loja objeto deste termo de permissão, as obras indispensáveis à instalação e/ou funcionamento de seu negócio, desde que estes não alterem a estrutura da área ocupada, nem prejudiquem a segurança de pessoas ou de bens.

1.5.1. Toda e qualquer obra e/ou modificação a ser introduzida nas lojas deverá ser previamente submetida à apreciação da Companhia do METRÔ, e por esta expressamente aprovada.

1.5.2. As obras e/ou benfeitorias executadas pela PERMISSONÁRIA, sejam necessárias, úteis ou voluptuárias, incorporar-se-ão à loja, sem gerar direito à indenização ou originar retenção nos pagamentos devidos à Companhia do METRÔ.

1.6. Para melhor caracterizar os compromissos aqui assumidos, se incorporam a este termo, como se nele estivessem transcritos, os seguintes documentos:

1.6.1. Regulamento do Terminal Interestadual do Glicério – TIG.

1.6.2. Regulamento de Transporte, Tráfego e Segurança da Companhia do METRÔ (Decreto n. 15.012, de 7 de abril de 1978).^[1]

Cláusula Segunda

Vigência

2.1. A permissão de uso objeto deste termo é outorgada pela Companhia do METRÔ e recebida pela PERMISSONÁRIA, a título precário, nos termos do artigo 497 do Código Civil, podendo ser denunciada a qualquer tempo, pelas partes, mediante simples comunicação por escrito, com antecedência mínima de 90 (noventa) dias.

2.2. Será, no entanto, cassada, a exclusivo critério da Companhia do METRÔ, e independentemente de notificação ou interpelação, no caso de infrações aos Regulamentos anexos a este termo, inadimplemento de qualquer das cláusulas deste instrumento, e/ou não observância das proi-

biçõs estabelecidas neste termo, caso em que perderá, em favor da Companhia do METRÔ, a caução referida na Cláusula Quinta, sem prejuízo de eventual apuração de perdas e danos.

2.3. Em não sendo extinta ou cassada pela Companhia do METRÔ na forma prevista em 2.1 e 2.2 acima, a presente permissão vigorará pelo prazo máximo de 2 (dois) anos, a contar da data de sua assinatura.

2.4. A PERMISSONÁRIA poderá solicitar à Companhia do METRÔ, até 90 (noventa) dias antes do término do presente termo de permissão de uso, sua renovação, que poderá ser concedida mediante a elaboração de novo termo, sempre a critério da Companhia do METRÔ.

2.5. A loja,, objeto deste Termo, deverá entrar em funcionamento na data do início da operação do Terminal Interestadual do Glicério – TIG.

Cláusula Terceira

Preço

3.1. Pelo uso da loja, objeto deste Termo, a PERMISSONÁRIA pagará mensalmente a importância de Cr\$ (.....) em moeda corrente do país ou em cheque, até o 10^o (décimo) dia do mês subsequente ao vencido, na Tesouraria da Companhia do METRÔ, à Rua Augusta, 1.626, ou onde esta determinar, cujo primeiro mês, será contado a partir da data do início da operação do Terminal Interestadual do Glicério – TIG.

3.1.1. A PERMISSONÁRIA ficará imediatamente constituída em mora, independentemente de notificação judicial ou extrajudicial, se o pagamento da importância mensal devida não for efetuado no prazo e local acima determinados.

3.1.2. O não pagamento da obrigação constante do item 3.1, dentro do prazo previsto, implicará automaticamente acréscimo de 10% (dez por cento) sobre os respectivos valores vencidos, além dos juros e demais cominações legais, sem prejuízo do disposto no item 2.2 acima.

3.2. No preço mencionado no item 3.1 já estão inclusas as quotas de limpeza, manutenção e conservação das áreas comuns, exceto as áreas de atendimento ao público.

3.3. Estima-se em Cr\$ (.....) o valor do presente termo.

Cláusula Quarta

Reajuste

4.1. O valor da importância mensal, estabelecido em 3.1 acima, será reajustado ao final de cada 12 (doze) meses, mediante aplicação da variação nominal, no período, da Obrigação Reajustável do Tesouro Nacional – ORTN, conforme Lei Federal n. 6.423, de 17 de junho de 1977.

Cláusula Quinta

Garantia

5.1. Para garantia do cumprimento das obrigações assumidas neste termo, a PERMISSONÁRIA efetua, neste ato, depósito em dinheiro, ou em título da dívida pública, ou, ainda, apresenta carta de fiança bancária na Tesouraria da Companhia do METRÔ, no montante equivalente a 3 (três) vezes o valor da importância devida.

5.1.1. Sempre que ocorrer reajustamento do valor da importância mensal, previsto em 4.1 acima, a PERMISSONÁRIA depositará a diferença devida de forma a que a equivalência, prevista em 5.1 acima, seja sempre atual e absoluta.

Cláusula Sexta

Multas

6.1. Ficará a exclusivo critério da Companhia do METRÔ interpretar o grau de gravidade das infrações cometidas pela PERMISSONÁRIA, seus empregados ou prepostos, ao Regulamento

do Terminal Interestadual do Glicério – TIG e seus anexos, e às demais normas pertinentes, bem como aplicar as penalidades cabíveis, de conformidade com o previsto no artigo 37 e seus parágrafos, do referido Regulamento.

Cláusula Sétima

Obrigações da Permissionária

7.1. A PERMISSIONÁRIA deverá afixar, obrigatoriamente, em local visível, tabela de preços dos produtos colocados à venda, conforme legislação vigente.

7.2. A PERMISSIONÁRIA deverá, sempre que solicitada pela Companhia do METRÔ, colocar à venda:

7.2.1. fichas de telefone;

7.2.2. fichas para guarda-volumes;

7.2.3. selos para cartas.

7.3. A PERMISSIONÁRIA deverá constituir seguro contra incêndio, em favor da Companhia do METRÔ e nas condições que por esta vierem a ser estipuladas.

Cláusula Oitava

Foro

8.1. As partes signatárias deste termo elegem, com exclusão de qualquer outro por mais privilegiado que seja, o foro da Comarca da Capital do Estado de São Paulo, através da Vara dos Feitos da Fazenda Municipal, para dirimir questões oriundas deste termo.

E, por se acharem justos e acordados, assinam o presente termo em todas as vias de início referidas, destinadas, uma à PERMISSIONÁRIA e as demais à Companhia do METRÔ, perante as testemunhas abaixo.

São Paulo, de de 19.....

Pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ

Pela PERMISSIONÁRIA

Testemunhas

↕ Nota sobre a Portaria SMT/GAB n. 150/78

[1] Vide Lei Municipal n. 15.012, de 7 de abril de 1978, à pág. 697.

MINUTA-PADRÃO DO TERMO DE UTILIZAÇÃO DO TERMINAL INTERESTADUAL DO GLICÉRIO – TIG PELAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

ANEXO À PORTARIA SMT/GAB n. 150/78

Por este instrumento particular, em 3 (três) vias de igual teor e para um único efeito, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, com sede nesta Capital, na Rua Augusta, n. 1.626, CGC 62.070.362/0001-06, neste ato representada por seu e por seu, ao final assinados, autoriza a com sede em, CGC, neste ato representada por, doravante designada apenas, a

utilizar as dependências do Terminal Interestadual do Glicério – TIG, com a interveniência da, neste ato representada por, ao final assinado, de conformidade com as cláusulas e condições seguintes:

Cláusula Primeira

Objeto

1.1. O objeto deste termo é autorizar a utilização do Terminal Interestadual do Glicério – TIG pela PERMISSONÁRIA, na forma do Regulamento do Terminal Interestadual do Glicério – TIG e seu anexo.

1.2. A PERMISSONÁRIA não poderá ceder, transferir ou repassar, por qualquer forma, o objeto deste termo, no todo ou em parte, nem mesmo por força de sucessão comercial, sem prévia e expressa autorização da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, ou dos órgãos competentes.

1.3. Integram-se ao presente termo, como se nele estivessem transcritos, o Regulamento do Terminal Interestadual do Glicério – TIG e seu anexo.

Cláusula Segunda

Vigência

2.1. O presente termo vigorará por tempo indeterminado, podendo, contudo, ser rescindido sempre que ocorrer:

2.1.1. Cessão, a terceiros, de administração do Terminal Interestadual do Glicério – TIG, atualmente exercida pela Companhia do METRÔ, por força do Decreto n. 15.012, de 7 de abril de 1978.

2.1.1.1. Na hipótese prevista em 2.1.1 acima, o presente ajuste vigorará até que se firme contrato entre o novo Administrador, e a

2.1.2. Cassação da permissão outorgada, pelos órgãos competentes, à

2.1.3. Encerramento das atividades do Terminal Interestadual do Glicério – TIG.

Cláusula Terceira

Preço

3.1. Pela autorização objeto deste termo a PERMISSONÁRIA pagará, por coletivo, que partir em viagem, a importância correspondente a vezes o valor vigente da Taxa de Utilização do Terminal, paga pelo passageiro, nas condições do artigo 15 do Regulamento do Terminal Interestadual do Glicério – TIG.

3.1.1. O critério estabelecido em 3.1 vigorará pelo prazo de (.....) dias, contados da assinatura deste termo, podendo ser alterado, a exclusivo critério da Companhia do METRÔ, mediante termo aditivo, observada a média da demanda de passageiros embarcados no Terminal.

3.1.2. A importância referida no item 3.1 será recolhida diariamente, em local e horários a serem determinados pela Companhia do METRÔ.

3.1.3. O não pagamento da importância prevista no item 3.1 implicará, automaticamente, acréscimo de (..... por cento) sobre os respectivos valores vencidos.

3.2. A PERMISSONÁRIA recolherá, até o dia do mês subsequente ao vencido, na Tesouraria da Companhia do METRÔ, a importância de Cr\$ (.....), referente à utilização da bilheteria n., bem como pela cessão da linha telefônica n.

3.2.1. Na importância, mencionada no item 3.2 já estão incluídas as quotas de água, luz, força, limpeza, manutenção e conservação das áreas comuns.

3.2.2. O valor da importância mensal estabelecida no item 3.2 acima, será reajustado, ao final de cada período de (.....) meses, mediante aplicação do coeficiente da atualização monetária, conforme Lei Federal n. 6.423, de 17 de junho de 1977.

3.2.3. O não pagamento do valor estabelecido em 3.2 implicará, automaticamente, acréscimo de 20% (vinte por cento) sobre os respectivos valores vencidos, além dos juros e demais co-

minações legais, facultada, ainda, à Companhia do METRÔ, a cassação da utilização da bilheteria acima referida.

3.3. Caberá à PERMISSONÁRIA o pagamento das contas da linha telefônica n., devendo, os comprovantes de pagamento, ser entregues na Tesouraria da Companhia do METRÔ.

3.3.1. A não comprovação dos pagamentos das contas telefônicas previstas em 3.3 acima implicará corte, pela Companhia do METRÔ, da linha telefônica.

Cláusula Quarta **Infrações e Penalidades**

4.1. Ficará a exclusivo critério da Companhia do METRÔ interpretar o grau de gravidade das infrações cometidas pela PERMISSONÁRIA, por si, seus empregados e/ou prepostos, ao Regulamento do Terminal Interestadual do Glicério – TIG e seus anexos, e às demais normas pertinentes, bem como aplicar as penalidades cabíveis, de conformidade com o previsto no artigo 37 e seus parágrafos, do referido Regulamento.

Cláusula Quinta **Foro**

5.1. As partes signatárias deste termo elegem, com exclusão de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, o foro da Comarca da Capital do Estado de São Paulo, para dirimir as questões oriundas deste termo, através do Juízo Privativo dos Feitos da Fazenda Municipal.

E, por estarem de acordo, assinam o presente termo em 3 (três) vias de igual teor e para um único efeito, na presença de testemunhas abaixo relacionadas.

São Paulo, de de 19.....

Pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ

Pela PERMISSONÁRIA

Testemunhas

MINUTA-PADRÃO DO TERMO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS POR ÓRGÃO PÚBLICO **ANEXO À PORTARIA SMT/GAB N. 150/78**

Termo de CONVÊNIO que entre si fazem a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e a, com a finalidade de implantar o (serviço ou sistema) de no Terminal Interestadual do Glicério – TIG.

Por este instrumento particular, de um lado a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, com sede nesta Capital, na Rua Augusta n. 1.626, inscrita no CGC do Ministério da Fazenda sob n. 62.070.362/0001-06, neste ato representada por seu e por seu, e de outro lado a, neste ato representada por seu e por seu doravante denominada simplesmente PERMISSONÁRIA, têm entre si justo e acertado o seguinte:

Cláusula Primeira **Objeto**

1.1. A PERMISSONÁRIA, dentro de suas prerrogativas e atribuições fixadas em lei, obriga-se a:
a. fornecer;

- b. executar;
- c. proporcionar;
- d. efetuar;
- e. cumprir e fazer cumprir.

1.2. O serviço (ou sistema) será implantado no Terminal Interestadual do Glicério – TIG, administrado pela Companhia do METRÔ, em decorrência de permissão de uso outorgada pela Prefeitura do Município de São Paulo, através do Decreto n. 14.939, de 20 de fevereiro de 1978.

Cláusula Segunda

Obrigações da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ

2.1. A Companhia do METRÔ cederá, à PERMISSONÁRIA, gratuitamente, o uso das dependências (discriminar – área, instalações e destino das dependências).

2.2. A Companhia do METRÔ proverá as dependências acima mencionadas de mobiliários e equipamentos, como segue:

- a. (móveis);
- b. (telefones);
- c. (máquinas);
- d. (armários).

2.3. A Companhia do METRÔ destinará, à PERMISSONÁRIA, uma área de estacionamento com capacidade para veículos, de uso exclusivo de

2.4. A Companhia do METRÔ proporcionará os serviços de limpeza das dependências enumeradas do item 2.1 bem como efetuará os serviços de manutenção e reparo nos bens discriminados no item 2.2 desta Cláusula Segunda.

2.5. A Companhia do METRÔ proverá o fornecimento de energia elétrica, água, esgoto e material de consumo necessário à execução das tarefas da PERMISSONÁRIA, sem ônus para esta.

Cláusula Terceira

Diretrizes do Serviço (ou do Sistema) de

3.1. A PERMISSONÁRIA executará os serviços de no Terminal Interestadual do Glicério – TIG, em estreita ligação com a Companhia do METRÔ, de modo a obter uniformidade de ação no Terminal.

Cláusula Quarta

Vigência

4.1. O presente Convênio vigorará pelo prazo de (.....) anos, a partir da data de, podendo ser prorrogado por períodos iguais e sucessivos, na ausência de manifestação contrária de qualquer das partes, com antecedência mínima de (.....) dias, em relação ao término do prazo de vigência deste Convênio.

Cláusula Quinta

Rescisão

5.1. O presente Convênio será rescindido de pleno direito sem qualquer aviso, em caso de revogação da permissão de uso outorgada à Companhia do METRÔ.

Cláusula Sexta

Foro

6.1. Fica eleito o foro da Comarca da Capital do Estado de São Paulo, com expressa renúncia a qualquer outro, por mais privilegiado que seja, para dirimir as questões originadas por este Convênio.

Cláusula Sétima

Disposições Gerais

7.1. Fazem parte integrante deste Convênio, como se nele estivessem transcritos, o Regulamento do Terminal Interestadual do Glicério – TIG e seu anexo.

E, por estarem de acordo, assinam o presente Convênio em 3 (três) vias de igual teor e para um único efeito, na presença das testemunhas abaixo relacionadas.

São Paulo, de de 19.....

Pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ

Pela PERMISSIONÁRIA

LEI N. 8.830, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1978^[1]

DISPÕE SOBRE O CONTROLE ACIONÁRIO DA COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Olavo Egydio Setubal, Prefeito do Município de São Paulo, nos termos do disposto no artigo 26 do Decreto-lei Complementar Estadual n. 9, de 31 de dezembro de 1969, sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Executivo dispensado de manter o controle acionário da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 2º Fica o Executivo autorizado a subscrever ações da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, nos futuros aumentos de capital da referida Empresa, desde que:

- a. o aumento se destine, totalmente, à subscrição de ações da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;
- b. parte do aumento tenha a mesma destinação estabelecida na alínea a;
- c. em qualquer das hipóteses previstas nas alíneas anteriores, o valor da parcela subscrita pelo Executivo não exceda a 50% do valor subscrito pelo Governo do Estado de São Paulo e com a destinação referida nas alíneas a ou b.

Parágrafo único. A autorização de que trata este artigo fica condicionada à criação pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP de uma classe especial de ações ordinárias que assegure à Prefeitura a escolha de, pelo menos 1 (um) membro do Conselho de Administração daquela Empresa.

Art. 3º É o Executivo autorizado a celebrar convênio com a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, nos termos do texto anexo, destinado a regular sua participação nas subvenções à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, bem como na prestação de garantias para empréstimos e financiamentos desta empresa, na conformidade das dotações orçamentárias para tanto consignadas em cada exercício.

Art. 4º Fica elevado para Cr\$ 3.400.000.000,00 (três bilhões e quatrocentos milhões de cruzeiros), rotativamente, e acrescidos dos respectivos juros e demais encargos financeiros, o limite da autorização contida no parágrafo único do artigo 1º da Lei n. 7.901, de 14 de maio de 1973.^[2]

Art. 5º Ficam revogados o artigo 1º da Lei n. 8.075, de 26 de junho de 1974, e os artigos 2º, 3º e 4º da Lei n. 8.329, de 3 de dezembro de 1975.

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

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

Olavo Egydio Setubal, Prefeito do Município.

TEXTO ANEXO A QUE SE REFERE A LEI N. 8.830, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1978

Convênio entre a Prefeitura do Município de São Paulo e a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP

Considerando que os serviços de transportes de passageiros a cargo da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ foram definidos como de interesse da Região Metropolitana da Grande São Paulo, com apoio na Lei Complementar Estadual n. 94, de 29 de maio de 1974;^[3]

Considerando que a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, cuja constituição foi autorizada pela Lei Estadual n. 1.492, de 13 de dezembro de 1977, tem a seu cargo o Sistema Metropolitano de Transportes Públicos de Passageiros da Região Metropolitana da Grande São Paulo;

Considerando que, em conseqüência dessa nova definição, a nível regional, dos serviços de transportes prestados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, a Prefeitura pode dispensar-se do controle acionário desta última empresa;

Considerando, porém, o interesse da Municipalidade de São Paulo nos serviços do METRÔ, tendo em vista a população urbana por eles servida.

A Prefeitura do Município de São Paulo, neste ato representada pelo Prefeito Municipal, Engenheiro *Olavo Egydio Setubal*, e a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, representada pelo seu Diretor Presidente, Dr. *Mário Larangeira de Mendonça*, celebram o presente Convênio, na forma e condições seguintes:

Cláusula I

A Prefeitura do Município de São Paulo se compromete a subvencionar à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ na proporção de 50% do montante das subvenções que venham a ser concedidas a esta Companhia pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP ou pelo Governo do Estado.

Cláusula II

A Prefeitura do Município de São Paulo se compromete a prestar garantia a até 1/3 dos empréstimos ou financiamentos que vierem a ser levantados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ ou a ela destinados.

Cláusula III

A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP se obriga a encaminhar à Prefeitura do Município de São Paulo a documentação destinada à comprovação do emprego dos recursos provenientes das subvenções e dos empréstimos ou financiamentos por esta concedidos ou garantidos.

E por estarem acordes, depois de lido e achado conforme, foi este termo assinado pelas partes e testemunhas abaixo.

São Paulo, de de 1978.

Olavo Egydio Setubal
 Prefeito Diretor

Mário Laranjeira de Mendonça
 Presidente EMTU/SP

Testemunhas:

Notas sobre a Lei n. 8.830/78

[1] Revoga artigo 1º da Lei Municipal n. 8.075, de 26 de junho de 1974; *Vide* à pág. 647.

[2] *Vide* Lei Municipal n. 7.901, de 14 de maio de 1973, à pág. 646.

[3] *Vide* Lei Complementar Estadual n. 94, de 29 de maio de 1974, à pág. 293.

DECRETO N. 17.261, DE 9 DE ABRIL DE 1981

DISPÕE SOBRE RESERVA DE ASSENTO, EM ÔNIBUS E TROLEBUS, DESTINADO AO USO PREFERENCIAL DE PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIAS FÍSICAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Reynaldo Emygdio de Barros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, decreta:

Art. 1º As empresas, concessionárias e contratadas, que realizam o transporte coletivo de passageiros, reservarão, em cada ônibus ou trolebus, em local de fácil acesso, pelo menos um assento destinado ao uso preferencial de pessoas portadoras de deficiências físicas.

Art. 2º As empresas sinalizarão os referidos assentos, para que sejam facilmente reconhecidos e identificados pelos usuários.

Art. 3º A sinalização de que trata o artigo anterior deverá obedecer às normas estabelecidas pela Secretaria Municipal de Transportes.

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

Reynaldo Emygdio de Barros – Prefeito do Município.

DECRETO N. 17.288, DE 24 DE ABRIL DE 1981

CRIA O TERMINAL RODOVIÁRIO TIETÊ, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Reynaldo Emygdio de Barros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

Considerando a necessidade de se dar seqüência ao programa de descentralização progressiva dos terminais de embarque e de desembarque de passageiros, iniciado com a criação do Terminal Intermunicipal do Jabaquara e do Terminal Interestadual do Glicério, com a finalidade de aliviar a área central da cidade do intenso movimento de veículos, contribuindo para a racionalização do consumo de combustíveis;

Considerando também que, nos termos da Lei Municipal n. 6.988, de 26 de dezembro de 1966,^[1] com a redação que lhe deu a Lei Municipal n. 8.684, de 14 de março de 1978,^[2] compete à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ construir e operar, direta ou indiretamente, os terminais de passageiros de qualquer espécie de transporte coletivo, decreta:

Art. 1º Fica criado o Terminal Rodoviário Tietê, no bairro da Coroa, Subdistrito de Vila Guilherme, localizado à Avenida Cruzeiro do Sul, entre as Avenidas Morvan Dias Figueiredo, Cel. Antônio de Carvalho e Rua da Coroa, e que se destina a servir como terminal de embarque e desembarque de passageiros das seguintes linhas de ônibus:

- I – Linhas estaduais que se utilizam do eixo Dutra-Fernão Dias e do eixo Anhangüera – Bandeirantes, exceto as que se destinem aos Municípios de Igarapava, Pereira Barreto, Ilha Solteira, Jales, Santa Fé do Sul, Jaú e Bauru, ou deles procedam;
- II – Linhas interestaduais que se utilizem do eixo Dutra-Fernão Dias e se dirijam aos Municípios de Volta Redonda, Rio de Janeiro, Niterói e Três Rios, no Estado do Rio de Janeiro, ou deles procedam, e aos Municípios de Juiz de Fora, Paraisópolis, Brasópolis, Itajubá, São Lourenço, Caxambu, Cambuí, Pouso Alegre, Ouro Fino, Lambari, Três Corações, Varginha, Três Pontas, Boa Esperança e Belo Horizonte, no Estado de Minas Gerais, ou deles procedam;
- III – Linhas interestaduais que se utilizem do eixo Anhangüera-Bandeirantes e se dirijam aos Municípios de Ouro Fino, Andradas, Poços de Caldas, Alfenas, Guaxupé, Monte Santo de Minas, São Sebastião do Paraíso e Passos, no Estado de Minas Gerais, ou deles procedam.

§ 1º As linhas estaduais que se utilizem dos eixos referidos no inciso I, e que sirvam unicamente aos Municípios da Região Metropolitana da Grande São Paulo, poderão ter acesso ao Terminal Rodoviário Tietê, mediante prévia autorização da Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

§ 2º Os pontos de embarque e desembarque de passageiros de ônibus a cujas linhas se refere este artigo, atualmente existentes na Estação Rodoviária da Praça Júlio Prestes, serão transferidos para o Terminal Rodoviário Tietê, em data a ser fixada por ato do Executivo.

Art. 2º As empresas que desatenderem ao disposto neste Decreto poderão ter os seus ônibus impedidos de ingressar na área urbana do Município, sujeitos, ainda, à apreensão e remoção, na forma da legislação vigente.

Art. 3º Fica a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ autorizada a administrar e a explorar, direta ou indiretamente, o Terminal Rodoviário Tietê.

Parágrafo único. As empresas de ônibus que se utilizarem do Terminal Rodoviário Tietê ficarão subordinadas ao Regulamento e às normas que forem baixadas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, previamente aprovados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER e pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 4º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e a Empresa Municipal de Urbanização – EMURB estudarão e proporão as medidas necessárias ao racional uso do solo nos entornos do Terminal Rodoviário Tietê.

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

Reynaldo Emygdio de Barros – Prefeito do Município.

Notas sobre o Decreto n. 17.288/81

[1] *Vide* Lei Municipal n. 6.988, de 26 de dezembro de 1966, à pág. 644.

[2] *Vide* Lei Municipal n. 8.684, de 14 de março de 1978, à pág. 697.

PORTARIA SMT/GAB N. 182, DE 21 DE MAIO DE 1982^[1]

APROVA O REGULAMENTO GERAL DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS DA
COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Secretário Municipal de Transportes, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e nos termos do disposto no parágrafo único, do artigo 3º, do Decreto Municipal n. 17.288, de 24 de abril de 1981,^[2] resolve:

- I – Aprovar o “Regulamento Geral de Terminais Rodoviários da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ”, bem como as minutas-padrão de “Termo de Permissão de Uso de Loja do Terminal Rodoviário Tietê – TRT”, “Termo de Utilização do TRT”, “Termo de Permissão de Uso da Bilheteria do TRT” e “Termo de Permissão de Uso de Área Administrativa do TRT”, tudo de conformidade com os documentos anexos.
- II – Tornar sem efeito, em conseqüência, as Portarias SMT/GAB ns. 63/77 e 150/78 que regulam o funcionamento do Terminal do Jabaquara e do Terminal do Glicério.
- III – Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

ANEXO À PORTARIA SMT/GAB N. 182/82 SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES GABINETE DO SECRETÁRIO

REGULAMENTO GERAL DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS DA COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ

Art. 1º O presente Regulamento Geral constitui o instrumento legal regedor de todas as atividades e serviços dos Terminais Rodoviários existentes, ou que venham a ser criados, administrados, direta ou indiretamente, pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Capítulo I Da Finalidade, Organização e Funcionamento

Art. 2º A finalidade principal dos Terminais Rodoviários por este Regulamento regidos, é a de centralizar o transporte coletivo intermunicipal, interestadual e internacional, conforme o caso, e que tenham a Cidade de São Paulo como ponto de partida, chegada ou escala.

Art. 3º Constituem objetivos primordiais dos Terminais:

- a. proporcionar serviços de embarque e desembarque de passageiros das linhas que deles se utilizem;
- b. criar e manter infra-estrutura de serviços e áreas de comércio, para atendimento aos passageiros e ao turismo;
- c. garantir condições de segurança, higiene e conforto aos usuários, sejam passageiros, público em geral, comerciantes neles estabelecidos, empresas de transportes ou seus empregados.

Art. 4º Em virtude das características próprias de utilização, serviços e operação dos Terminais, caberá, à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, baixar normas específicas de operação e administração de cada Terminal, observadas sempre as disposições gerais contidas neste Regulamento.

Art. 5º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ firmará, com cada empresa de transporte que se utilize dos Terminais, Termo de Utilização específico.

Art. 6º Da mesma forma, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ firmará, com as empresas alocadas nas respectivas unidades comerciais de cada Terminal, Termo de Permissão de Uso.

Seção 1

Do Horário de Funcionamento

Art. 7º O horário de funcionamento de cada Terminal será determinado através de norma específica, obedecidos os horários estabelecidos pelos órgãos competentes.

§ 1º O horário de funcionamento das agências e bilheterias de cada Terminal poderá ser determinado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, em função das necessidades operacionais dos mesmos.

§ 2º As unidades comerciais, bem como os serviços de apoio de cada Terminal, terão seu horário de funcionamento estabelecido de comum acordo com a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, de modo a prover as condições estabelecidas no artigo 3º, letra *b* deste Regulamento.

§ 3º Os horários de funcionamento previstos nos parágrafos anteriores poderão ser alterados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, a seu critério, sempre que o exigirem as condições locais de atendimento previstas no artigo 3º, letra *b*.

§ 4º A implantação ou reforma das instalações, a recepção e circulação de mercadorias e valores, assim como a limpeza, manutenção e conservação das áreas e espaços ocupados, obedecerão às normas específicas e tabelas de horário, baixadas individualmente para cada Terminal, pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Seção 2

Da Limpeza, Manutenção e Conservação

Art. 8º A limpeza, manutenção e conservação das áreas de agências e bilheterias, unidades comerciais e órgãos de serviço serão de responsabilidade da firma ou órgão ocupante.

§ 1º A delimitação das áreas e espaços, para os efeitos deste artigo, constará do respectivo Termo de Permissão de Uso, ou de Convênio.

§ 2º O lixo deverá ser acondicionado em recipientes apropriados, dentro das áreas e espaços privativos ocupados, e a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ determinará a forma, o local e o horário de coleta através de normas específicas para cada Terminal, observado o disposto no artigo 52, deste Regulamento.

Art. 9º A limpeza, manutenção e conservação das áreas de uso comum, fachadas externas, áreas de estacionamento, de plataformas, vias de acesso e outras, dentro do perímetro de jurisdição dos Terminais, serão de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

§ 1º As empresas de transporte, firmas comerciais e órgãos de serviço poderão pagar, a exclusivo critério da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, uma quota mensal denominada “Taxa de Manutenção, Conservação e Limpeza”, a ser prevista em norma específica.

§ 2º A falta de pagamento da taxa prevista no parágrafo anterior sujeitará a infratora à multa de 10% (dez por cento) sobre a importância devida, além de juros de mora, sem prejuízo das demais cominações legais.

Seção 3

Das Agências e Biheterias

Art. 10. A cessão de áreas destinadas a agências e bilheterias será feita exclusivamente a empresas de transporte que operem em cada Terminal, mediante Termo de Permissão de Uso, na forma do artigo 6º, deste Regulamento.

§ 1º Somente poderão operar nos Terminais as empresas de transporte expressamente autorizadas por ato emanado dos órgãos competentes.

§ 2º Poderão ser atribuídos, a uma mesma empresa de transporte, mais de uma unidade de bilheteria, segundo critério de distribuição que leve em consideração a oferta de serviços e a área disponível para esse fim.

§ 3º Poderão ser aceitas formas de ocupação conjunta de unidades ou grupos de bilheterias, desde que enquadradas nos critérios de distribuição a que alude o parágrafo anterior e aprovadas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, devendo, as empresas assim agrupadas, nomear uma delas como responsável.

§ 4º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá dispor de unidades de bilheteria como reserva técnica, ficando, a seu exclusivo critério, a sua utilização.

§ 5º Poderá haver retomada parcial de bilheteria de empresa de transporte, detentora de mais de uma unidade de bilheteria, que tiver reduzido seus serviços por transferência, recessão de linha, ou diminuição significativa de viagens.

§ 6º A localização dos guichês, nas áreas destinadas às bilheterias, será determinada segundo critério a ser estabelecido em norma específica da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, observada a igualdade de tratamento.

Art. 11. Cada passageiro pagará o valor da Taxa de Embarque do Terminal, fixado pelos órgãos competentes, para o acesso de plataformas de embarque, no ato de compra da passagem, nos guichês das empresas de transporte, mediante comprovante.

Seção 4 Das Unidades Comerciais

Art. 12. As áreas destinadas à exploração comercial serão cedidas a firmas que exerçam as atividades comerciais determinadas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, mediante Termo de Permissão de Uso a ser firmado entre as partes na forma do artigo 6º, deste Regulamento.

Parágrafo único. A seleção das firmas permissionárias das áreas comerciais será feita pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, na forma de seu Regulamento de Contratações.

Seção 5 Da Fiscalização

Art. 13. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ fiscalizará, através de funcionários credenciados, o cumprimento das disposições deste Regulamento, das normas específicas de cada Terminal e de todos os demais instrumentos vigentes ou a vigerem.

§ 1º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá, a qualquer momento, realizar inspeções nas áreas e ou serviços oferecidos pelas empresas ou órgãos alocados nos Terminais.

§ 2º O agente fiscalizador em serviço deverá estar convenientemente identificado.

Seção 6 Das Sugestões e Reclamações

Art. 14. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ manterá, à disposição do público, em cada Terminal, caixa de correspondência destinada ao recolhimento de sugestões e reclamações dos usuários.

§ 1º As sugestões ou reclamações serão consignadas em formulários próprios.

§ 2º Somente a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá recolher o material depositado na caixa de correspondência.

Seção 7

Da Operação das Plataformas e Mangueiras

Art. 15. As plataformas dos Terminais destinam-se, exclusivamente, aos coletivos das empresas de transporte, em suas operações de trânsito, embarque e desembarque de passageiros.

Art. 16. Para as operações de trânsito, embarque ou desembarque de passageiros, o acostamento dos ônibus dar-se-á na plataforma previamente destinada para este tipo de operação, de acordo com o Plano de Estacionamento e Utilização de Plataforma, que será baixado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ individualmente para cada Terminal, que também regulará a circulação, a manobra e o tempo de permanência dos ônibus na plataforma.

Art. 17. No caso do Terminal possuir Mangueira, denominação dada à área reservada para estacionamento de ônibus dentro do Terminal, enquanto aguarda o momento de entrar na plataforma, a forma e condições de sua utilização, pelas empresas de transporte, deverá ser prevista em norma específica.

Capítulo II

Da Administração

Art. 18. Compete à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ exercer a administração dos Terminais, por si ou por terceiros.

Art. 19. À Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ compete, especificamente:

- cumprir e fazer cumprir o disposto neste Regulamento, e nas normas específicas que por ela vierem a ser baixadas;
- fazer cumprir os Termos de Permissão de Uso, os Termos de Utilização dos Terminais, os convênios e os contratos relativos aos Terminais;
- organizar, expedir, modificar e fazer cumprir os Planos de Estacionamento e Utilização de Plataformas e demais normas específicas;
- proceder levantamentos e análises, e propor soluções, objetivando o bom desempenho operacional dos Terminais;
- elaborar contas e efetuar a cobrança dos débitos das firmas permissionárias e das empresas de transporte estabelecidas nos Terminais;
- elaborar relatórios mensais sucintos, contendo resumo das atividades financeiras, operacionais, estatísticas e administrativas, e dos fatos relevantes ocorridos;
- prover convenientemente os recursos de material e de pessoal necessários aos serviços de limpeza e manutenção;
- exercer fiscalização sobre os serviços dos Terminais, especialmente os de limpeza, manutenção, conservação e reparo, guarda-volumes, estacionamento, informações e outros ligados à coordenação das atividades;
- exercer as demais atribuições específicas e normais inerentes à administração.

Capítulo III

Das Obrigações das Empresas de Transporte e das Firms Permissionárias

Art. 20. As empresas de transporte e as firmas permissionárias que operam nos Terminais cumprirão, por si e por seus empregados e/ou prepostos, entre outras, as seguintes obrigações:

- respeitar o presente Regulamento, bem como as demais normas específicas vigentes ou a vigor, com referência à utilização dos Terminais;
- obedecer, integralmente, às condições estipuladas nos Termos de Permissão de Uso e de Utilização dos Terminais;
- zelar pela conservação e limpeza das agências e bilheterias e/ou áreas que ocupam;
- saldar, pontualmente, seus compromissos para com a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;

- e. manter as bilheterias em funcionamento durante o horário previsto;
- f. conduzir-se com atenção e urbanidade;
- g. abster-se da prática de atos atentatórios à moral, aos bons costumes e à segurança;
- h. manter os empregados corretamente uniformizados, identificados e de forma a não causar confusão com os uniformes adotados para os funcionários da Companhia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ;
- i. exercer as atividades comerciais e de serviços durante o horário e condições estabelecidos pela Companhia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ.

Art. 21. A venda de passagens somente será permitida nos guichês das bilheterias autorizadas pela Companhia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ.

Art. 22. Simultaneamente com a venda da passagem, será cobrado do passageiro, pela empresa de transporte e mediante comprovante, o valor correspondente à Taxa de Embarque, que deverá ser repassado à Companhia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ na forma que vier a ser estabelecida em norma específica.

Art. 23. As empresas de transporte fornecerão à Companhia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ, na forma por esta estabelecida, relatórios estatísticos referentes ao movimento de ônibus e passageiros.

Art. 24. As alterações de horário, de itinerário e de preço das passagens deverão ser comunicadas imediatamente à Companhia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ, na forma por esta estabelecida.

Art. 25. Os coletivos serão mantidos limpos, equipados e em bom funcionamento, observado o disposto nas letras *a* e *f* do artigo 29, deste Regulamento.

Art. 26. O trânsito e ou permanência, nos Terminais, de equipamentos auxiliares das empresas de transporte, deverão ser autorizados pela Companhia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ.

Art. 27. As firmas permissionárias, órgãos e empresas de transporte, estabelecidos nos Terminais, respondem civilmente por si, seus empregados, auxiliares ou prepostos, pelos danos causados às instalações e dependências dos Terminais, sendo obrigados a reembolsar a Companhia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ do custo da reparação correspondente.

Capítulo IV

Das Proibições e Penalidades

Art. 28. As regras estabelecidas neste Regulamento e nas normas específicas são aplicáveis às empresas de transporte, às firmas permissionárias, às prestadoras de serviços, aos órgãos estabelecidos sob a forma de convênio e aos respectivos representantes, empregados ou funcionários em atividades nos Terminais, bem como ao pessoal da Companhia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ, aos usuários e ao público em geral.

Seção 1

Das Proibições

Art. 29. São proibidos nos Terminais:

- a. a limpeza e/ou reparos de veículos;
- b. o estacionamento de veículo com motor em funcionamento;
- c. o embarque e o desembarque de passageiros fora das respectivas plataformas;
- d. a presença de ônibus na plataforma de embarque ou desembarque, sem motorista em sua direção;
- e. a utilização do sanitário do ônibus, quando estiver no recinto dos Terminais;
- f. a prova de motor ou buzina;

- g. a venda de passagens, para uma mesma viagem, em número superior à lotação permitida para passageiros sentados, bem como sem identificação do horário, do destino e do número da poltrona;
- h. o embarque de passageiros em ônibus de horário e/ou destino diferente daquele constante da passagem, salvo autorização expressa dos órgãos competentes;
- i. a partida de ônibus, com número de passageiros superiores ao da lotação permitida para passageiros sentados;
- j. às empresas de transporte, o processamento de encomendas, a utilização das agências e bilheterias para guarda e depósito de volumes mesmo temporariamente, ou a prestação de outros serviços não configurados contratualmente;
- l. às empresas de transporte, expor painéis ou letreiros que constituam propaganda, contendo expressões além da indicação de seus serviços;
- m. o aliciamento de passageiros, por qualquer forma, mesmo nas agências ou bilheterias, bem como a oferta de serviços de táxis ou de outro meio de transporte pago;
- n. o aliciamento de qualquer natureza, inclusive de hóspedes para hotéis ou similares;
- o. a guarda ou o depósito de substância inflamável, explosiva, corrosiva, tóxica ou de odor sensível, mesmo em unidade comercial ou agência, salvo expressa autorização da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;
- p. o depósito, mesmo temporário, em áreas comuns ou nas plataformas, de volumes, mercadorias ou resíduos inclusive lixo;
- q. qualquer atividade comercial não legalmente estabelecida nos Terminais, tais como o comércio ambulante de jornais, bilhetes de loteria, engraxates, distribuição de panfletos, circulares e outros, salvo autorização expressa da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;
- r. o funcionamento de qualquer aparelho sonoro, em unidade comercial ou agência, que possa prejudicar a divulgação dos avisos pela rede de sonorização;
- s. a ocupação de fachadas externas das unidades comerciais ou agências, paredes e áreas, com cartazes, painéis, mercadorias, ou quaisquer outros objetos, em desacordo com a programação visual dos Terminais, obedecido o disposto no artigo 60, deste Regulamento;
- t. a provocação ou a participação em algazarras ou distúrbios;
- u. a tomada de refeições fora dos locais apropriados.

Parágrafo único. Para o cumprimento do disposto neste artigo, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ poderá efetuar apreensão de material ou mercadoria, encaminhando-os aos órgãos competentes.

Seção 2

Das Infrações e Penalidades

Art. 30. A transgressão do presente Regulamento e das normas específicas de cada Terminal acarretará, às empresas de transporte, sem prejuízo de outras cominações legais, a aplicação das seguintes penalidades:

- a. advertência verbal;
- b. advertência escrita;
- c. multa pecuniária;
- d. suspensão temporária do Termo de Utilização do Terminal;
- e. cassação do Termo de Utilização.

§ 1º A advertência verbal será aplicada em caso de infração primária ou circunstancial.

§ 2º A advertência escrita será encaminhada à empresa de transporte e deverá conter os elementos indispensáveis à individualização e caracterização da ocorrência.

§ 3º A multa pecuniária será aplicada com base na Unidade Fiscal do Município, criada pela Lei n. 8.321, de 18 de novembro de 1975, e obedecerá a seguinte graduação:

1ª multa do ano	20% da UFM
2ª multa do ano	40% da UFM
3ª multa do ano	60% da UFM
4ª multa do ano	80% da UFM
5ª multa do ano	100% da UFM
a partir da 6ª multa do ano	200% da UFM

Art. 31. As empresas de transporte poderão apresentar recurso escrito, com efeito suspensivo, no prazo de 5 dias da aplicação da multa, ao Gerente de Operações da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, a quem competirá julgá-lo.

§ 1º Dessa decisão caberá recurso, em última instância, ao Presidente da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, no prazo de 5 dias da comunicação da decisão prolatada pelo Gerente de Operações e desde que seja recolhido, previamente, o valor da multa, que lhe será restituído caso o recurso seja provido.

§ 2º Não sendo interposto o recurso, a multa deverá ser recolhida, à Tesouraria da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, em até 48 horas após esgotado o prazo recursal.

§ 3º O não recolhimento da multa, no prazo estipulado no parágrafo anterior, sujeitará a empresa de transporte ao pagamento de multa diária de 1% do valor da penalidade imposta.

Art. 32. A suspensão será de, no mínimo, 1 dia e, no máximo, de 7 dias.

Parágrafo único. Durante a suspensão, a empresa de transporte deverá manter-se em dia com o pagamento das taxas devidas.

Art. 33. A aplicação da pena de suspensão ou de cassação é de competência exclusiva do Diretor de Operações da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, que deverá comunicar, à empresa de transporte, por escrito e fundamentadamente, a sua aplicação.

Parágrafo único. Da decisão de que trata este artigo, caberá recurso, com efeito suspensivo ao Presidente da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, no prazo de 5 dias, contados da comunicação do fato à empresa de transporte.

Art. 34. As infrações cometidas por pessoas não abrangidas por esta Seção serão registradas e comunicadas, pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, à entidade a que estiver subordinado o infrator, ou à autoridade competente.

Seção 3 Dos Comunicados de Infração

Art. 35. O comunicado de infração será lavrado no momento em que esta for verificada pela fiscalização, e conterà, conforme o caso:

- a. denominação da empresa de transporte atuada;
- b. local;
- c. data/hora da infração;
- d. nome do infrator, se for o caso;
- e. descrição sumária da infração cometida;
- f. assinatura do atuante.

Art. 36. A lavratura do comunicado de infração se fará em 4 vias de igual teor, devendo, o infrator ou seu preposto, exarar o “ciente” nas 2ª e 3ª vias, sendo-lhe entregue a 1ª via.

Parágrafo único. Recusando-se o atuado a exarar o “ciente”, o atuante configurará o fato no verso do comunicado, constituindo-se, tal negativa, em circunstância agravante na aplicação da penalidade.

Art. 37. À vista do comunicado de infração, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ aplicará a penalidade correspondente, notificando o infrator através da remessa da 2ª via, na qual serão indicados o dispositivo infringido e, se for o caso, as providências necessárias para correção da falha.

Capítulo V

Dos Serviços de Apoio aos Usuários e às Empresas de Transporte

Art. 38. Entendem-se por serviços de apoio aos usuários aqueles prestados através de instalações, equipamentos, órgãos privados ou públicos e outros, a fim de lhes propiciar facilidades na utilização dos mesmos.

Art. 39. Entendem-se por serviços de apoio às empresas de transporte aqueles existentes ou que venham a ser criados e colocados à sua disposição, tais como mangueira, refeitório, vestuário, sanitário e outros.

Art. 40. Os serviços referidos nos artigos anteriores poderão ser remunerados, a exclusivo critério da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Seção 1

Do Sistema de Sonorização

Art. 41. O sistema de sonorização será de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, que poderá delegar sua operação a terceiros, devendo atender, prioritariamente, a divulgação dos avisos de partida, chegada ou trânsito de ônibus, ou mensagens de comprovado interesse público.

Parágrafo único. Os avisos de partida, chegada ou trânsito de ônibus serão divulgados sem qualquer ônus para as empresas de transporte.

Seção 2

Da Rede de Relógios

Art. 42. A rede de relógios será de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, podendo sua exploração ser delegada a terceiros, mediante inserção de publicidade, com observação das diretrizes estabelecidas na programação visual dos Terminais.

Seção 3

Da Central Telefônica

Art. 43. A central telefônica deverá propiciar comunicação interna e será operada exclusivamente pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, podendo, ou não, ser conectada com a rede local.

Parágrafo único. As empresas de transporte que operam nos Terminais e os órgãos prestadores de serviços públicos terão, obrigatoriamente, à sua disposição, ramais da central telefônica em número suficiente ao atendimento de seus serviços internos.

Seção 4

Do Posto Telefônico e da Agência ou Posto de Controle e Telégrafos

Art. 44. O posto telefônico para comunicações externas, bem assim a agência ou posto de correios e telégrafos serão instalados mediante Termo de Permissão de Uso.

Seção 5

Do Serviço de Guarda-Volumes

Art. 45. O serviço de guarda-volumes será de responsabilidade exclusiva da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, que poderá delegar sua execução a terceiros.

Parágrafo único. Em qualquer situação, o horário de funcionamento, a sistemática de operação e o preço do serviço serão determinados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Seção 6

Do Serviço de Estacionamento

Art. 46. O serviço de estacionamento será de responsabilidade exclusiva da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, que poderá delegar sua execução a terceiros.

Parágrafo único. Em qualquer situação, a sistemática de operação e os preços do serviço serão determinados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Seção 7

Do Serviço de Informações

Art. 47. O serviço de informações a ser prestado ao público será mantido pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, direta ou indiretamente, mediante acordo com o órgão responsável pelo turismo.

§ 1º Na medida das necessidades e possibilidades, o Serviço de Informações deverá ser prestado por pessoal com conhecimento de línguas estrangeiras.

§ 2º Em qualquer situação, a sistemática de operação será estabelecida pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Seção 8

Do Policiamento

Art. 48. Os serviços de policiamento em geral, na área de jurisdição dos Terminais, serão de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, nos termos da Lei Federal n. 6.149, de 2 de dezembro de 1974,^[3] e do Decreto Municipal n. 15.012, de 7 de abril de 1978,^[4] em estreita colaboração com as autoridades competentes, de acordo com convênios específicos.

Parágrafo único. Para a complementação deste serviço, poderá a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ contratar empresa especializada, devidamente credenciada pelas autoridades competentes.

Seção 9

Da Assistência Social e da Proteção ao Menor

Art. 49. Os serviços de assistência social e de proteção ao menor serão prestados pelos órgãos públicos competentes, de acordo com suas atribuições específicas, em estreita colaboração com a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Seção 10

Dos Serviços de Primeiros Socorros e Atendimento de Urgência

Art. 50. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ proverá os serviços de primeiros socorros e atendimentos de urgência, nos Terminais.

Seção 11

Dos Carregadores

Art. 51. Os Terminais disporão de serviços de carregadores, respeitadas as disposições legais atinentes à matéria.

§ 1º O número de carregadores deverá ser estabelecido de forma a possibilitar perfeito atendimento ao público, em todas as áreas dos Terminais em que seus serviços sejam necessários.

§ 2º A tabela de preços deverá ser afixada em local visível ao público.

Seção 12

Da Coleta de Lixo

Art. 52. Compete à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ a elaboração e execução de um esquema de coleta, transporte e processamento do lixo gerado nos Terminais, seja nas áreas comuns, seja naquelas ocupadas pelas empresas de transporte e firmas permissionárias, a serem definidas em norma específica.

Parágrafo único. As tarefas de que trata este artigo serão executadas, tanto quanto possível, fora das vistas do público e sem prejuízo das operações normais dos Terminais.

Seção 13

Dos Táxis

Art. 53. As atividades de táxis nos Terminais deverão ser desenvolvidas nos locais previamente determinados e sinalizados pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT, ouvida a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Parágrafo único. Nos pontos de saída, os táxis serão utilizados pela ordem cronológica de chegada para espera, sob fiscalização direta da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, por intermédio dos seus respectivos Departamentos – DTP e DSV.

Capítulo VI

Das Disposições Gerais

Seção 1

Das Instalações

Art. 54. Os projetos de instalações internas de agências, bilheterias e unidades comerciais ou de serviços deverão ser previamente submetidos à aprovação da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e nenhuma modificação poderá ser feita sem a respectiva autorização.

Parágrafo único. Na elaboração dos projetos de que trata este artigo, deverão ser levados em consideração os padrões estipulados no projeto de programação visual aprovado para cada Terminal.

Art. 55. A potência básica de energia elétrica, as necessidades de água, gás e telefone deverão estar de acordo com a atividade de cada unidade e de conformidade com o estabelecido pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, cabendo a cada um de seus ocupantes a responsabilidade e os ônus de:

- a. providenciar as ligações de cada um de seus serviços junto às respectivas concessionárias;
- b. obter e executar os projetos de distribuição de energia elétrica, prevendo tomadas e pontos de luz, distribuição dos pontos de água, gás e telefone, de acordo com o disposto nesta Seção;
- c. no tocante ao consumo desses serviços, quando não houver medidores individuais, caberá ao ocupante uma quota de participação a ser definida no Termo de Permissão de Uso;
- d. as unidades que necessitarem de serviço de gás poderão utilizar-se da rede da COMGÁS ou de botijões de gás liquefeito com alternativa, desde que obedecido o disposto nesta Seção.

Seção 2

Do Seguro contra Incêndio

Art. 56. Todas as dependências dos Terminais, inclusive as ocupadas por agências, bilheterias e unidades comerciais e de serviços deverão ser seguradas contra incêndio.

Art. 57. O seguro das áreas de uso comum será de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 58. O seguro das unidades ocupadas por terceiros será de responsabilidade do respectivo ocupante, devendo conter cláusula específica de benefício em favor da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Parágrafo único. As entidades instaladas nos Terminais deverão apresentar, anualmente, à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, prova da efetivação do seguro das respectivas unidades.

Art. 59. Os valores de cobertura do seguro serão reajustados anualmente.

Seção 3

Da Programação Visual e Propaganda

Art. 60. Nenhuma placa, cartaz, painel ou dispositivo de propaganda visual poderá ser instalado nos Terminais sem a aprovação prévia da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 61. Os Terminais poderão dispor de locais e instalações próprios para afixação de cartazes de exposição temporária, de promoção de eventos patrocinados por órgãos públicos, bem como de caráter técnico, cultural, turístico ou filantrópico.

Parágrafo único. Nenhum cartaz poderá ser exposto, nas áreas comuns dos Terminais, fora dos locais e instalações de que trata este artigo.

Art. 62. A exploração de propaganda comercial por meio de dispositivo visual é de exclusividade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, que poderá delegá-la a terceiros.

Seção 4

Da Receita e do Sistema de Cobrança

Art. 63. Constituem receita da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, na operação dos Terminais:

- a. taxa de manutenção, conservação e limpeza;
- b. preço pela permissão de uso de agências e bilheterias;
- c. preço pela permissão de uso das unidades comerciais e de serviços;
- d. taxa de utilização de serviços de apoio;
- e. taxa de embarque de passageiros;
- f. multas;
- g. serviço de guarda-volumes;
- h. serviço de estacionamento;
- i. sanitários pagos;
- j. banhos;
- l. publicidade;
- m. ressarcimento de despesa de energia elétrica, água e esgoto, telefone e outras.

Parágrafo único. Os pagamentos correspondentes à receita prevista neste artigo serão feitos diretamente à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, nos prazos e condições convencionados entre as partes.

Seção 5

Dos Usuários e do Público em Geral

Art. 64. Os usuários e o público em geral, quando em trânsito, permanência ou visita nos Terminais, respeitarão as determinações contidas neste Regulamento, no que couber, sendo-lhes especificamente vedado:

- a. transitar ou circular por áreas não permitidas, em especial pelas pistas de rolamento;
- b. criar situações inseguras para si ou para terceiros;
- c. desrespeitar as determinações relativas ao momento e forma de embarque e desembarque;
- d. praticar atos de vandalismo contra o patrimônio da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ ou de terceiros.

Seção 6

Disposição Final

Art. 65. Os casos omissos serão dirimidos pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, ou por ela encaminhados à autoridade competente.

↕ Notas sobre a Portaria SMT/GAB n. 182/82

- [1] Torna sem efeito as Portarias SMT/GAB ns. 63, de 30 de abril de 1977, *vide* à pág. 685 e 150, de 18 de novembro de 1978, *vide* à pág. 711.
- [2] *Vide* Decreto Municipal n. 17.288, de 24 de abril de 1981, à pág. 733.
- [3] *Vide* Lei Federal n. 6.149, de 2 de dezembro de 1974, à pág. 43.
- [4] *Vide* Decreto Municipal n. 15.012, de 7 de abril de 1978, à pág. 697.

RESOLUÇÃO N. 12, DE 13 DE JANEIRO DE 1983

INSTITUI E APROVA O REGIMENTO INTERNO DO CONSELHO INTERSECRETARIAL DE TRANSPORTES E DESENVOLVIMENTO URBANO – CODEVIN

O Conselho Intersecretarial de Transportes e Desenvolvimento Urbano – CODEVIN, em reunião de 13 de janeiro de 1983,

Considerando a forma pela qual o CODEVIN foi institucionalizado, consoante o previsto pelos artigos 1º e 2º do Decreto n. 15.403, de 20 de outubro de 1978; artigo 1º do Decreto n. 16.034, de 24 de julho de 1979; artigo 2º do Decreto n. 16.640, de 25 de abril de 1980 e artigo 1º do Decreto n. 18.104, de 30 de julho de 1982;

Considerando a sua natureza de órgão colegiado intersecretarial e, em conseqüência a conveniência de ser estabelecida uma regulamentação adequada ao exercício de suas atribuições, resolve:

Instituir e aprovar o seu Regimento Interno, nos seguintes termos:

Capítulo I Da Finalidade

Art. 1º O Conselho Intersecretarial de Transportes e Desenvolvimento Urbano – CODEVIN, criado pelo Decreto n. 15.403, de 20.10.78 e alterado pelos Decretos ns. 16.043, de 24.07.79, 16.640, de 25.04.80 e 18.104, de 30.08.82, tem por finalidade estabelecer e consolidar o consenso técnico-administrativo para orientação e desenvolvimento dos assuntos pertinentes à sua área de competência.

Capítulo II Da Competência

Art. 2º Compete ao Conselho Intersecretarial de Transportes e Desenvolvimento Urbano – CODEVIN:

- I – analisar e estudar problema de:
 - a. transportes e trânsito urbanos;
 - b. sistema viário e de águas pluviais;
 - c. reurbanização, parcelamento do solo, paisagem urbana e equipamentos urbanos de grande porte ou freqüência;
 - d. política habitacional;
 - e. desenvolvimento e atualização do PDDI.

- II – coordenar e compatibilizar a ação dos órgãos executivos do Conselho, inclusive os respectivos orçamentos anuais e plurianuais;
- III – decidir sobre a manutenção ou abandono de plano de melhoramento público, nas hipóteses e condições previstas pelo Decreto n. 15.907, de 31 de maio de 1979.

Capítulo III

Da Constituição

Art. 3º O Conselho Intersecretarial de Transportes e Desenvolvimento Urbano – CODEVIN é constituído pelos seguintes membros:

- I – Prefeito, na qualidade de Presidente;
- II – Secretário do Planejamento, na qualidade de Secretário-Executivo;
- III – Secretário de Vias Públicas;
- IV – Secretário Municipal de Transportes;
- V – Secretário da Habitação e Desenvolvimento Urbano;
- VI – Secretário do Governo Municipal;
- VII – Secretário das Finanças;
- VIII – Assessor-Chefe de Engenharia e Urbanismo da Secretaria do Governo Municipal;
- IX – Diretor-Presidente da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC.

§ 1º Na eventualidade de impedimento do Prefeito, presidirá as reuniões do Conselho o Secretário do Planejamento.

§ 2º O Presidente, por conveniência dos trabalhos, poderá convocar elementos da Prefeitura ou fora dela, para participar de reuniões do Conselho, sem direito a voto.

Capítulo IV

Das Reuniões e Deliberações

Art. 4º O Conselho reunir-se-á, presentes no mínimo metade mais um dos membros de que trata o artigo 3º deste Regimento:

- I – ordinariamente uma vez por mês;
- II – extraordinariamente, sempre que convocado pelo seu Presidente.

Art. 5º Para as reuniões ordinárias, que se realizarão no Gabinete da SEMPLA, todas as primeiras quintas-feiras de cada mês, às 9:00 horas, serão encaminhadas Atas da reunião anterior e respectiva pauta de reunião, com antecedência não inferior a 48 (quarenta e oito) horas, por intermédio da Secretaria Executiva.

Parágrafo único. Excepcionalmente poderá ser designado outro dia e outro local, para as reuniões ordinárias, por decisão dos membros do Conselho.

Art. 6º Para as reuniões extraordinárias, a convocação será feita com antecedência não inferior a 24 (vinte e quatro) horas, por intermédio da Secretaria Executiva.

Art. 7º A Secretaria Executiva diligenciará no sentido de ser o Presidente cientificado sobre ausências à reunião.

Art. 8º Caso não haja número legal para instalar a reunião, decorridos 30 (trinta) minutos da hora designada, o Presidente determinará que se lavre termo de comparecimento.

Art. 9º As deliberações do CODEVIN serão aprovadas mediante votos da maioria dos membros presentes, cabendo ao Presidente, em exercício, voto de qualidade em caso de empate.

Art. 10. As decisões do Conselho constarão sempre das Atas das respectivas reuniões, as quais serão submetidas à apreciação para aprovação na reunião subsequente.

Art. 11. Os votos vencidos constarão da Ata e serão redigidos pelo seu prolator.

Capítulo V Das Atribuições

Art. 12. São atribuições do Presidente:

- I – convocar reuniões, presidi-las e resolver as questões de ordem;
- II – submeter ao Plenário os assuntos constantes da Ordem do Dia;
- III – convocar representantes de órgãos e entidades na forma e condições do § 3º do artigo 2º do Decreto n. 16.640, de 25 de abril de 1980;
- IV – comunicar aos órgãos e entidades convocados, os casos de ausência não justificada de seus representantes, bem como eventual inadequação dos membros aos assuntos tratados;
- V – articular-se, através da Secretaria Executiva com entidades de direito público e privado, para obtenção de informações necessárias às atividades e finalidades do Conselho;
- VI – publicar no Diário Oficial do Município, as Resoluções do Conselho;
- VII – constituir Grupos de Assessoramento Técnico, composto por representantes dos órgãos da Administração Municipal Direta ou Indireta, indicados pelos respectivos Secretários e Diretores Presidentes;
- VIII – convidar elementos de entidades de direito público e privado para participar de reuniões do Conselho ou das dos grupos de assessoramento técnico;
- IX – constituir Grupo de Trabalho, formado por funcionários municipais, especialmente para instruir os processos que requeiram o exercício da competência fixada pelo item III do artigo 2º deste Regimento.

Art. 13. Compete aos membros proferir votos, pedir informações à Secretaria Executiva, sugerir ao Presidente o exame de assuntos pertinentes ao Conselho, bem como sugerir medidas para o fiel cumprimento de suas atribuições.

Art. 14. Para apoio às atividades do Conselho, funcionará junto à SEMPLA, uma Secretaria Executiva, que terá as seguintes atribuições:

- I – efetivar as medidas necessárias para cumprimento do disposto pelos artigos 5º e 6º deste Regimento;
- II – elaborar relatório de atividades que permita a avaliação dos resultados dos trabalhos realizados pelo Conselho;
- III – registrar a movimentação dos expedientes do Conselho e dos que por ele tramitem;
- IV – elaborar as Atas das reuniões;
- V – codificar e arquivar os documentos, para consulta, dos assuntos tratados nas reuniões;
- VI – realizar outras tarefas determinadas pelo Presidente.

Capítulo VII Disposições Finais

Art. 15. Os casos omissos deste Regimento serão decididos mediante deliberação, na forma prevista por seu artigo 9º.

Art. 16. Alterações a este Regimento serão submetidas à consideração do Conselho sempre que solicitadas por no mínimo 3 (três) de seus membros e discutidas em reunião extraordinária especialmente convocada.

Art. 17. Este Regimento entrará em vigor na data de sua aprovação revogadas as disposições em contrário.

Antonio Salim Curiati – Prefeito do Município e Presidente do CODEVIN.

PORTARIA N. 284, DE 10 DE AGOSTO DE 1983

DETERMINA À SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO – SEMPLA A ADOÇÃO DE MEDIDAS DESTINADAS A DIMINUIR OS ACIDENTES DE TRÂNSITO

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

Considerando a escassez de alternativas até o momento oferecidas para a solução dos problemas que afetam o pedestre, comparativamente aquelas que favorecem o trânsito de veículos;

Considerando as carências e péssimas condições urbanas para o trânsito de pedestres, especialmente sua desproteção ante o mau uso de veículos;

Considerando a necessidade de, por todos os meios, atuar o Município no sentido da melhoria da qualidade de vida e da diminuição de acidentes de trânsito, determina:

À Secretaria Municipal do Planejamento – SEMPLA que, dentre as medidas destinadas a diminuir os acidentes de trânsito, dê prioridade, preservados os padrões urbanísticos, aos projetos de equipamentos e detalhes urbanísticos destinados à proteção de pedestres, assim como às pequenas obras urbanas, tais como escadarias, passagens e calçadas, que permitam o acesso mais seguro da população a pontos de embarque, projetando, inclusive, variantes de abrigos para estes pontos, sempre ouvida a Secretaria dos Transportes.

Mário Covas – Prefeito do Município.

PORTARIA N. 285, DE 10 DE AGOSTO DE 1983

DETERMINA À SECRETARIA MUNICIPAL DOS TRANSPORTES – SMT A PROMOÇÃO DE CAMPANHAS DE REDUÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

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

Considerando as alarmantes ocorrências de acidentes de trânsito, que torna a Cidade de São Paulo detentora dos maiores índices de mortes em colisões e atropelamentos;

Considerando o compromisso do governo municipal de atuar decisivamente na melhoria da qualidade de vida da cidade, humanizando-a;

Considerando, ainda, o empenho do governo municipal em reduzir os acidentes de trânsito, dando particular atenção à proteção de pedestres, determina:

Ao Secretário Municipal de Transportes que promova, utilizando os diversos meios de comunicação, uma campanha de redução de acidentes de trânsito, visando a conscientizar a população a respeito da gravidade destas ocorrências.

Mário Covas – Prefeito do Município.

PORTARIA N. 288, DE 10 DE AGOSTO DE 1983

DETERMINA À SECRETARIA MUNICIPAL DOS TRANSPORTES – SMT A IMPLANTAÇÃO DE UM SISTEMA DE INFORMAÇÕES ATUALIZADAS SOBRE DANOS NA PAVIMENTAÇÃO DA REDE VIÁRIA UTILIZADA PELAS LINHAS DE ÔNIBUS PRINCIPAIS

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

Considerando que o estado precário da pavimentação das vias públicas acarreta prejuízos à circulação viária, com as conseqüências daí resultantes, dentre outras o aumento do consumo de combustíveis, maior desgaste de veículos e a possibilidade da ocorrência de acidentes, tudo levando a maiores custos operacionais;

Considerando a necessidade de acelerar os trabalhos de recuperação da pavimentação asfáltica de tais vias, dentro dos recursos financeiros e humanos disponíveis, principalmente nos locais mais críticos;

Considerando finalmente, que a melhoria do escoamento do tráfego, reduzindo o tempo gasto em transporte, pelo município, constitui meta da atual administração, determina:

Ao Secretário Municipal de Transportes a implantação de um sistema que mantenha atualizado o levantamento detalhado dos danos existentes na pavimentação da rede viária utilizada pelas linhas de ônibus principais.

O primeiro relatório deverá ser encaminhado até o dia 24 do corrente à Assessoria Especial do Prefeito que coordenará, com a Secretaria das Administrações Regionais, o Programa de Reparos na Pavimentação ao Sistema Viário.

Mário Covas – Prefeito do Município.

DECRETO N. 19.095, DE 11 DE OUTUBRO DE 1983

INSTITUI O PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE ÔNIBUS-FERROVIA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Art. 1º Fica instituído, no Município de São Paulo, o Programa de Integração dos Serviços de Transporte Ônibus-Ferrovia, abrangendo a rede de transporte coletivo do Município e o serviço ferroviário de subúrbio.

Art. 2º A integração tarifária se processará de tal forma que o custo do bilhete integrado será sempre inferior à soma das tarifas individuais do ônibus e do trem de subúrbio.

Art. 3º Fica delegada ao Secretário Municipal de Transportes a competência legal para praticar todos os atos e providências que se fizerem necessárias para a implantação e operação do Programa de Integração ora criado, nos seus aspectos administrativos, operacionais e tarifários.

Parágrafo único. Competirá ao Secretário Municipal de Transportes a negociação e fixação da tarifa integrada e a repartição da receita integrada entre as empresas participantes.

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

Mário Covas – Prefeito do Município.

LEI N. 9.651, DE 24 DE NOVEMBRO DE 1983

AUTORIZA A CONCESSÃO DE ISENÇÃO DO PAGAMENTO DE TARIFA, NOS ÔNIBUS DA COMPANHIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS – CMTC, ÀS PESSOAS COM MAIS DE 65 (SESSENTA E CINCO) ANOS DE IDADE, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

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

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

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

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

Mário Covas – Prefeito do Município.

DECRETO N. 19.386, DE 22 DE DEZEMBRO DE 1983

REGULAMENTA A LEI N. 9.651, DE 24 DE NOVEMBRO DE 1983,^[1] ESTABELECEndo O PROCEDIMENTO PARA ISENTAR DE PAGAMENTO DE TARIFA NOS ÔNIBUS DA COMPANHIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS – CMTC, AS PESSOAS COM MAIS DE 65 (SESSENTA E CINCO) ANOS DE IDADE, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Art. 1º As pessoas com idade acima de 65 (sessenta e cinco) anos terão transporte gratuito em todas as linhas urbanas de ônibus e trolebus operados pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, incluindo-se as linhas dos Sistemas Executivo e Microônibus, Circular Centro 595-C e Esportiva.

Art. 2º Para os fins específicos deste Decreto, o cadastramento será feito pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, que entregará aos beneficiados, gratuitamente, a 1ª via da carteira especial de identificação.

Parágrafo único. As pessoas a que se refere este Decreto entrarão pela porta da frente dos ônibus, desde que estejam de posse da carteira emitida pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC e a exibam ao motorista.

Art. 3º Fica delegada ao Secretário Municipal de Transportes competência legal para praticar todos os atos e providências que se fizerem necessárias à implantação, supervisão e operação do estabelecido na Lei n. 9.651, de 24 de novembro de 1983 e neste Decreto, nos seus aspectos administrativos e operacionais.

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

Mário Covas – Prefeito do Município.

Nota sobre o Decreto n. 19.386/83

[1] Vide Lei Municipal n. 9.651, de 24 de novembro de 1983, à pág. 751.

PORTARIA SMT/GAB n. 361, DE 23 DE DEZEMBRO DE 1983

ESTENDE O DIREITO DO TRANSPORTE GRATUITO DE PESSOAS ACIMA DE 65 ANOS, TAMBÉM NOS ÔNIBUS DAS EMPRESAS CONTRATADAS PELA CMTC

O Secretário Municipal de Transportes, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei e, Considerando que nos termos dos “Contratos de Prestação de Serviços” compete à Secretaria Municipal de Transportes – SMT, expedir as normas do serviço de transporte coletivo;

Considerando que nos termos do “Compromisso” firmado em 02.12.83 entre esta Secretaria e as empresas contratadas pela CMTC, estas se comprometem a aceitar também nos seus ônibus o disposto na Lei n. 9.651, de 24 de novembro de 1983,^[1] que autoriza o transporte gratuito no serviço coletivo urbano para pessoas com mais de 65 anos, resolve:

- I – Os portadores de carteiras emitidas pela CMTC, conforme Decreto n. 19.386, de 22 de dezembro de 1983,^[2] terão direito ao transporte gratuito nos ônibus das empresas contratadas pela CMTC.
- II – O uso das carteiras obedecerá aos mesmos critérios fixados nos itens VI, VII e VIII da Portaria n. 360/83 – SMT/GAB.^[3]
- III – Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Notas sobre a Portaria SMT/GAB n. 361/83

[1] Vide Lei Municipal n. 9.651, de 24 de novembro de 1983, à pág. 751.

[2] Vide Decreto Municipal n. 19.386, de 22 de dezembro de 1983, à pág. 751.

[3] Vide Portaria SMT/GAB n. 360, de 23 de dezembro de 1983.

LEI N. 9.699, DE 7 DE MARÇO DE 1984

DISPÕE SOBRE INSCRIÇÕES NA PARTE EXTERNA DOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE COLETIVO

Altino Lima, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, nos termos dos §§ 2º e 5º, do artigo 30, do Decreto-lei Complementar Estadual n. 9, de 31 de dezembro de 1969, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, decreta e promulga a seguinte Lei:

Art. 1º Os veículos empregados nas linhas de transporte coletivo de passageiros, operados pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, ou por permissionárias do serviço, conterão, em sua parte externa, nas laterais e na traseira, a inscrição “Transporte: Um Direito do Cidadão; Um Dever do Estado”.

Art. 2º As dimensões, cor e demais características da inscrição referida no artigo anterior serão estabelecidas pelo Executivo, no prazo de 60 (sessenta) dias contados da vigência desta Lei.

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

Altino Lima – Presidente da Câmara Municipal.

DECRETO N. 19.795, DE 18 DE JUNHO DE 1984

REGULAMENTA A LEI N. 9.699, DE 7 DE MARÇO DE 1984,^[1] QUE DISPÕE SOBRE INSCRIÇÃO NA PARTE EXTERNA DOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE COLETIVO

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

Art. 1º Os veículos empregados no serviço de transporte coletivo urbano no Município de São Paulo deverão portar, obrigatoriamente, nas laterais e na traseira, a inscrição: “Transporte: um Direito do Cidadão, um Dever do Estado”.

Art. 2º A inscrição a que se refere o artigo anterior, com dimensões de 50 cm x 15 cm, será pintada em letras pretas ou brancas, padrão “Univers”, versão “Bold”, conforme modelo a ser fornecido pela Secretaria Municipal de Transportes, e com a seguinte disposição:

- a. nas laterais: sobre as rodas dianteiras, sobreposta à primeira cor (indicadora da região);
- b. na traseira: no lado direito, sobreposta à primeira cor.

Parágrafo único. Deverão ser objeto de consulta específica à Secretaria Municipal de Transportes os casos em que o modelo de carroçaria inviabilizar o atendimento do disposto nas alíneas a e b deste artigo.

Art. 3º Fica fixado o prazo de 60 (sessenta) dias para a pintura de todos os veículos em operação.

Art. 4º A Secretaria Municipal de Transportes baixará normas complementares, necessárias à execução deste Decreto.

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

Mário Covas – Prefeito do Município.

[1] Vide Lei Municipal n. 9.699, de 7 de março de 1984, à pág. 752.

LEI N. 9.939, DE 16 DE JULHO DE 1985

AUTORIZA A CONCESSÃO DE ISENÇÃO DE PAGAMENTO DE TARIFA DE ÔNIBUS DA COMPANHIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS – CMTTC, AOS INTEGRANTES DA POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 20 de junho de 1985, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica autorizada a concessão de isenção de tarifa de ônibus da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTTC, aos integrantes da Polícia Militar do Estado de São Paulo, quer estejam ou não em serviços, mas desde que fardados ou uniformizados.

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

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

Mário Covas – Prefeito do Município.

DECRETO N. 21.433, DE 10 DE OUTUBRO DE 1985

REGULAMENTA A LEI N. 9.939, DE 16 DE JULHO DE 1985,^[1] QUE AUTORIZOU A CONCESSÃO DE ISENÇÃO DE PAGAMENTO DE TARIFA DE ÔNIBUS DA COMPANHIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS – CMTC, AOS INTEGRANTES DA POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Art. 1º A concessão de isenção de tarifa de ônibus da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, aos integrantes da Polícia Militar do Estado de São Paulo, autorizada pela Lei n. 9.939, de 16 de julho de 1985, se estende pelas 24 (vinte e quatro) horas do dia.

Art. 2º Poderão beneficiar-se da isenção os integrantes da Polícia Militar do Estado de São Paulo que se apresentarem fardados ou uniformizados, estejam ou não em serviço.

Art. 3º Os integrantes da Polícia Militar do Estado de São Paulo utilizarão, para entrar e sair dos veículos, a porta traseira dos ônibus, sem passar pela catraca, não devendo permanecer nos degraus, para não impedir a entrada de passageiros.

Art. 4º Deverá ser observada prioridade para os passageiros pagantes, na ocupação dos assentos dos ônibus.

Art. 5º A Secretaria Municipal de Transportes poderá baixar normas complementares, visando à melhor adequação e exeqüibilidade da concessão de isenção, objeto deste Decreto.

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

Mário Covas – Prefeito do Município.

Nota sobre o Decreto n. 21.433/85

[1] *Vide* Lei Municipal n. 9.939, de 16 de julho de 1985, à pág. 753.

LEI N. 9.977, DE 11 DE OUTUBRO DE 1985

INSTITUI O SISTEMA AUXILIAR DE FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 18 de setembro de 1985, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica criado o sistema auxiliar de fiscalização do transporte coletivo, destinado a dar apoio às atividades de fiscalização relacionadas com a Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 2º O sistema será constituído através de entidades com personalidade jurídica, sindicais ou representantes de comunidade, as quais indicarão as pessoas a serem credenciadas pela Secretaria Municipal de Transportes para exercerem a função, em caráter voluntário e não remunerado, de auxiliar de fiscalização.

Art. 3º Para o credenciamento previsto no artigo anterior, a Secretaria Municipal de Transportes providenciará, através de órgão competente, os meios e condições necessários para o exercício da função de auxiliar de fiscalização do transporte coletivo.

Art. 4º Apontada a irregularidade pelo auxiliar de fiscalização, mediante mecanismos a serem instituídos, a Secretaria Municipal de Transportes acionará seus agentes, que darão andamento, na forma da legislação em vigor, ao devido procedimento administrativo.

Art. 5º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Mário Covas – Prefeito do Município.

LEI N. 10.012, DE 13 DE DEZEMBRO DE 1985

DISPÕE SOBRE ASSENTOS RESERVADOS PARA USO POR GESTANTES, MULHERES PORTANDO BEBÊS OU CRIANÇAS DE COLO, IDOSOS E DEFICIENTES FÍSICOS, NOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 20 de novembro de 1985, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Todos os veículos empregados nas linhas de transporte coletivo de passageiros, no Município de São Paulo, deverão ter os 4 (quatro) primeiros lugares sentados, da sua parte dianteira, reservado para uso por gestantes, mulheres portando bebês ou crianças de colo, idosos e deficientes físicos.

Art. 2º Tais lugares serão marcados com placa indicativa com os seguintes dizeres:
“Assento reservado para o uso de gestantes, mulheres portando bebês ou crianças de colo, idosos e deficientes físicos.
Ausentes pessoas nessas condições, o uso é livre”.

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

Mário Covas – Prefeito do Município.

LEI N. 10.039, DE 8 DE JANEIRO DE 1986

DISPÕE SOBRE SISTEMA DE INFORMAÇÕES AO PÚBLICO, REFERENTE AOS ÔNIBUS DA CAPITAL

Jânio da Silva Quadros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 19 de dezembro de 1985, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

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

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

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

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

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

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

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

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

DECRETO N. 22.214, DE 15 DE MAIO DE 1986

DISPÕE SOBRE A IMPLANTAÇÃO DO VALE-TRANSPORTE PARA O SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Jânio da Silva Quadros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e considerando o disposto na Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976,^[1] e na Lei n. 7.698, de 24 de fevereiro de 1972, decreta:

Art. 1º Compete à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, no que respeita ao sistema de transportes coletivos do Município, a emissão e a comercialização do Vale-Transporte instituído pela Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985,^[2] regulamentada pelo Decreto n. 92.180, de 19 de dezembro de 1985.^[3]

Art. 2º A Secretaria Municipal de Transportes efetuará o controle da operacionalização do sistema do Vale-Transporte pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos, acompanhando o respectivo funcionamento.

Art. 3º Compete à Secretaria Municipal de Transportes a edição de normas complementares de operacionalização do sistema do Vale-Transporte, bem como as referentes às sanções previstas no artigo 7º da Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985.

Art. 4º Compete ao Secretário Municipal de Transportes a prática de todos os atos que se fizerem necessários ao programa de integração dos meios de transporte na área do Município de São Paulo, para possibilitar a operacionalização do sistema do Vale-Transporte.

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

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

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

Notas sobre o Decreto n. 22.214/86

[1] *Vide* Lei Municipal n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, à pág. 681.

[2] *Vide* Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, à pág. 63.

[3] *Vide* Decreto Federal n. 92.180, de 19 de dezembro de 1985, à pág. 64.

DECRETO N. 22.295, DE 10 DE JUNHO DE 1986

DISPÕE SOBRE A FIXAÇÃO DA REMUNERAÇÃO POR VIAGEM DAS EMPRESAS INCLUÍDAS NO SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRADO METRÔ-ÔNIBUS

Jânio da Silva Quadros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, decreta:

Art. 1º A autorização para o transporte coletivo integrado (Metrô-Ônibus) de que cuida o Decreto n. 12.068, de 7 de julho de 1975,^[1] passa a ser regulada pelo presente Decreto.

Art. 2º Os serviços serão executados de acordo com as especificações já aprovadas pela Prefeitura e demais normas que por ela forem estabelecidas.

Art. 3º Fica fixada em 85% (oitenta e cinco por cento) do valor da tarifa única do transporte coletivo urbano para ônibus, a quota destinada à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC e às empresas permissionárias incluídas no Sistema de Transporte Integrado

Metrô-Ônibus, a título de remuneração por viagem realizada e na forma prevista nos aditamentos aos respectivos “termos de permissão”.

Art. 4º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário e o Decreto n. 12.491, de 29 de dezembro de 1975.

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

Nota sobre o Decreto n. 22.295/86

[1] Vide Decreto Municipal n. 12.068, de 7 de julho de 1975, à pág. 675.

DECRETO N. 22.296, DE 11 DE JUNHO DE 1986

REGULAMENTA O USO DAS LINHAS MUNICIPAIS DE ÔNIBUS, PELA GUARDA CIVIL METROPOLITANA

Jânio da Silva Quadros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

Considerando que as funções da Guarda Civil Metropolitana, previstas no artigo 145 da Constituição Estadual e no artigo 4º, § 2º, do Decreto-lei Complementar Estadual n. 9, de 31 de dezembro de 1969, atendem ainda, as regras estabelecidas no artigo 45, § 1º do Decreto n. 88.777, de 30 de setembro de 1983, fazendo com que estas guardem estreita similaridade com aquelas da Polícia Militar, decreta:

Art. 1º Aplicam-se aos integrantes da Guarda Civil Metropolitana as disposições contidas na Lei n. 9.939, de 16 de julho de 1985,^[1] regulamentada pelo Decreto n. 21.433, de 10 de outubro de 1985.^[2]

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

Notas sobre o Decreto n. 22.296/86

[1] Vide Lei Municipal n. 9.939, de 16 de julho de 1985, à pág. 753.

[2] Vide Decreto Municipal n. 21.433, de 10 de outubro de 1985, à pág. 754.

DECRETO N. 22.553, DE 6 DE AGOSTO DE 1986

REVOGA O DECRETO N. 21.534, DE 29 DE OUTUBRO DE 1985

Jânio da Silva Quadros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, decreta:

Art. 1º Fica revogado o Decreto n. 21.534, de 29 de outubro de 1985.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

LEI N. 10.154, DE 7 DE OUTUBRO DE 1986

DISPÕE SOBRE A TRANSPORTE COLETIVO DE ESCOLARES NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO,
E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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:

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 estatuídas para a operação do serviço implicará na aplicação de multa correspondente a 5 (cinco) Unidades de Valor Fiscal do Município de São Paulo – UFM.

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

Art. 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.

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

DECRETO N. 23.123, DE 25 DE NOVEMBRO DE 1986

REGULAMENTA A LEI N. 10.154, DE 7 DE OUTUBRO DE 1986,¹¹ QUE DISPÕE SOBRE O TRANSPORTE
COLETIVO DE ESCOLARES NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Jânio da Silva Quadros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e em conformidade com o disposto no artigo 2º da Lei n. 10.154, de 7 de outubro de 1986, decreta:

Art. 1º O transporte coletivo de escolares no âmbito do Município de São Paulo, serviço de interesse público, reger-se-á por este Decreto e demais atos normativos pertinentes, somente podendo ser executado mediante prévia e expressa autorização da Prefeitura, consubstanciada na expedição do Certificado de Registro Municipal.

Do Certificado de Registro Municipal

Art. 2º O Certificado de Registro Municipal, válido por 1 (um) ano e renovável por igual período, deverá ser obtido junto à Secretaria Municipal de Transportes, mediante requerimento do interessado, comprovando o atendimento das seguintes exigências, além de outras que poderão ser determinadas pela Secretaria Municipal de Transportes:

- I – possuir autorização especial para o transporte de escolares, expedida pelo Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN;
- II – apresentar prova de inscrição no Cadastro de Contribuintes Mobiliários – CCM;

- III – comprovar o pagamento do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISS, relativo à atividade;
- IV – apresentar relação dos veículos e respectivos condutores que serão utilizados no serviço, obedecidas as normas determinadas por ato da Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único. Somente veículos licenciados no Município de São Paulo serão autorizados a operar o serviço de transporte de escolares.

Art. 3º A Secretaria Municipal de Transportes procederá ao cadastramento dos veículos em operação, para fornecimento do Certificado de Registro Municipal a cada veículo.

Parágrafo único. No Certificado de Registro Municipal deverão constar, além de outras informações, identificação da pessoa física ou jurídica prestadora do serviço, bem como do motorista devidamente autorizado a conduzir veículos destinados ao transporte de escolares.

Art. 4º Não será expedido, ou renovado, Certificado de Registro Municipal a quem esteja em débito com tributos ou multas municipais relativos à atividade ou aos veículos nela empregados, até que se comprove o pagamento.

Dos Veículos

Art. 5º Os veículos destinados ao transporte de escolares deverão obedecer, além das normas expedidas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, pelo Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN e pelo Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN, aquelas estabelecidas pela Secretaria Municipal de Transportes, nos limites de suas atribuições.

Art. 6º Os veículos deverão ter identificação adequada, atendidos os requisitos estabelecidos no Código Nacional de Trânsito e demais atos normativos.

Das Obrigações dos Condutores

Art. 7º É obrigação de todo condutor de veículo destinado ao transporte de escolares observar os seguintes deveres, além das prescrições estatuídas no Código Nacional de Trânsito e demais atos normativos:

- I – não efetuar o transporte de escolares sem que esteja devidamente autorizado para esse fim;
- II – trajar-se adequadamente, em conformidade com o estabelecido por ato do Secretário Municipal de Transportes;
- III – afixar em local visível, determinado por ato do Secretário Municipal de Transportes, o Certificado de Registro Municipal;
- IV – exibir à fiscalização os documentos que lhe forem exigidos;
- V – operar com veículo em condições de higiene, segurança e conforto.

Das Penalidades

Art. 8º A inobservância das obrigações estatuídas neste Decreto, e nos demais atos normativos expedidos pela Prefeitura, implicará na aplicação de multa correspondente a 5 (cinco) Unidades de Valor Fiscal do Município de São Paulo – UFM.

§ 1º Na reincidência, a multa será aplicada em dobro, e o veículo apreendido, até o cumprimento das exigências normativas e a comprovação de pagamento da multa.

§ 2º Configura-se reincidência sempre que haja nova autuação, relativa à infração de mesma natureza, no período de 1 (um) ano.

Art. 9º A aplicação das penalidades será procedida pela Secretaria Municipal de Transportes, cabendo ao seu titular, ou à comissão especialmente designada, decidir os recursos que vierem a ser interpostos.

Parágrafo único. Os recursos deverão ser apresentados no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data da notificação, feita diretamente ao infrator, ou mediante publicação, em breve edital, no Diário Oficial do Município.

Art. 10. Aos condutores de veículos de outros municípios é vedado explorar o serviço de transporte de escolares no Município de São Paulo, sujeitando-se os infratores às penalidades estabelecidas neste Decreto.

Das Disposições Finais

Art. 11. Caberá à Secretaria Municipal de Transportes a fiscalização do serviço de que cuida este Decreto, podendo adotar as medidas a tanto necessárias, inclusive proceder vistorias, eventuais ou periódicas, diligências, apreensão de veículos e demais providências cabíveis.

Art. 12. A Secretaria Municipal de Transportes poderá, atendidas as conveniências do trânsito, estabelecer pontos obrigatórios de embarque e desembarque de passageiros dos veículos de que trata este Decreto.

Art. 13. As pessoas, físicas ou jurídicas, que já operam o serviço de transporte de escolares, deverão adaptar-se às disposições deste Decreto até o dia 1º de março de 1987.

Art. 14. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

Nota sobre o Decreto n. 23.123/86

[1] *Vide* Lei Municipal n. 10.154, de 7 de outubro de 1986, à pág. 758.

LEI N. 10.211, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1986

ALTERA A REDAÇÃO DOS ARTIGOS 18 E 38 DA LEI N. 6.989, DE 29 DE DEZEMBRO DE 1966,
E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Jânio da Silva Quadros, Prefeito do Município de São Paulo, nos termos dos dispostos no artigo 26 do Decreto-lei Complementar Estadual n. 9, de 31 de dezembro de 1969, sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1º Os artigos 18 e 38 da Lei n. 6.989, de 29 de dezembro de 1966, com as alterações posteriores, passam a vigorar com a seguinte redação:

1. “Art. 18. São isentos do imposto:

I – Os conventos e os seminários, quando de propriedade de entidades religiosas de qualquer culto, ou por elas utilizados;

II – Os imóveis construídos pertencentes ao patrimônio:

a. de governos estrangeiros, utilizados para sede de seus consulados, desde que haja reciprocidade de tratamento declarada pelo Ministério das Relações Exteriores;

b. de entidades culturais, observado o disposto em lei federal complementar quanto às instituições de educação ou de assistência social;

c. de particulares, quando cedidos em comodato ao Município, ao Estado ou à União, para fins educacionais, durante o prazo do comodato;

d. da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, nos termos do Decreto-lei n. 411, de 13 de maio de 1947, e Decreto n. 973, de 20 de maio de 1947;

e. da Caixa Econômica Federal – CEF, nos termos da Lei Complementar n. 6, de 30 de junho de 1970;

f. de empresas da Administração Indireta da Prefeitura do Município de São Paulo;

g. de casas paroquiais, pastorais e órgãos de classe;

h. das agremiações desportivas, nos termos da Lei n. 9.273, de 10 de junho de 1981, excluídos, entretanto, os pertencentes aos clubes de futebol da divisão principal,

conforme regulamento da Federação Paulista de Futebol, que terão isenção apenas em relação às áreas ocupadas por estádios destinados à prática daquele esporte.

III – vetado”.

2. “Art. 38. São isentos do imposto os terrenos pertencentes ao patrimônio:

- a. particulares, quando cedidos em comodato ao Município, ao Estado ou à União, para fins educacionais, durante o prazo do comodato;
- b. da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, nos termos do Decreto-lei n. 411, de 13 de maio de 1947, e Decreto n. 973, de 20 de maio de 1947;
- c. da Caixa Econômica Federal – CEF, nos termos da Lei Complementar n. 6, de 30 de junho de 1970;
- d. das empresas da Administração Indireta da Prefeitura do Município de São Paulo”.

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogados:

I – em todos os seus termos, as Leis n. 8.494, de 15 de dezembro de 1976, n. 8.951, de 22 de agosto de 1979 e n. 9.669, de 29 de dezembro de 1983;

II – os artigos 1º e 2º da Lei n. 9.540, de 7 de outubro de 1982;

III – no tocante aos Impostos Predial e Territorial Urbano, as Leis n. 8.118, de 11 de setembro de 1974, n. 8.748, de 27 de junho de 1978, n. 9.503, de 5 de julho de 1982, n. 9.200, de 18 de dezembro de 1980 e n. 7.481, de 25 de junho de 1970;

IV – demais disposições em contrário.

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

DECRETO N. 23.182, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1986

INTRODUZ ALTERAÇÕES NO DECRETO N. 14.629, DE 22 DE JULHO DE 1977

Jânio da Silva Quadros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, decreta:

Art. 1º O artigo 13 do Decreto n. 14.629, de 22 de julho de 1977, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 13. Como remuneração de seus serviços, as empresas terão direito somente à percepção de parte das tarifas cobradas dos usuários, fixadas e reajustadas por ato do Executivo, observado o disposto na legislação vigente.

§ 1º No caso de integração tarifária com outros meios de transporte, a cota que couber à empresa contratada, do valor da tarifa, será fixada pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º Na fixação das tarifas poderá ser estabelecida redução não superior a 50% (cinquenta por cento) do seu valor, para estudantes dos 1º e 2º Graus e de Curso Superior.

§ 3º Face aos fatores determinantes do custo do passageiro-quilômetro, o contrato estabelecerá que uma parte do produto da tarifa reverterá à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, como remuneração dos serviços e fiscalização.

§ 4º Nenhuma responsabilidade caberá à Prefeitura ou à CMTC para com as empresas contratadas, em caso de insuficiência das tarifas para a remuneração dos serviços”.

Art. 2º O item XII, do artigo 15, do Decreto n. 14.629, de 22 de julho de 1977, passa a vigorar com a seguinte redação:

“XII – pagar pontualmente à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC a remuneração que vier a ser fixada, mediante aprovação do Prefeito, para operação dos serviços e sua fiscalização. A remuneração poderá ser diferente para cada empresa

contratada, em função dos fatores determinantes do custo do passageiro-quilômetro, do conjunto das linhas que ela opera, e poderá ser revista a cada aumento de tarifa concedida pelo Poder Público”.

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

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

PORTARIA N. 717, DE 23 DE DEZEMBRO DE 1986

**CRIA O PROGRAMA DE AMPLIAÇÃO E RENOVAÇÃO DA FROTA DE ÔNIBUS DAS EMPRESAS
PERMISSIONÁRIAS DE TRANSPORTE COLETIVO DA CAPITAL**

Jânio da Silva Quadros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e considerando os estudos desenvolvidos em conjunto pela Secretaria Municipal de Transportes e Secretaria Municipal de Planejamento, recomendando a imediata adoção de um programa de ampliação e renovação da frota de ônibus das empresas permissionárias de transporte coletivo da capital, objetivando melhorar a qualidade do serviço prestado à população, resolve:

I – Fica criado o Programa de Ampliação e Renovação da frota de ônibus das empresas permissionárias de transporte coletivo da capital, constituído das seguintes etapas:

1ª Etapa – até 31.01.87, as empresas permissionárias de transporte coletivo deverão recompor a sua frota, de forma a operar conforme previsão das OSO's – Ordens de Serviço Operacional, referência a nov./86, de acordo com a composição de veículos por empresas, apresentados na 1ª coluna do Quadro em anexo.

Ao final desta etapa, deverá estar em operação um total mínimo de 5.794 ônibus, superior em cerca de 850 veículos à situação atualmente apresentada pelas empresas, representando em acréscimo de 17% na frota atual.

2ª Etapa – até 30.04.87, as empresas permissionárias de transporte coletivo deverão ampliar a frota, através da aquisição de 316 veículos novos, totalizando o sistema de ônibus 6.110 veículos. As quantidades individuais das novas frotas, por empresa, são estabelecidas na coluna 2 do Quadro em anexo.

3ª Etapa – até 30.11.87, as empresas permissionárias de transporte coletivo deverão renovar 821 veículos com idade atual superior a 10 anos (veículos fabricados anteriormente a 1976), conforme distribuição, por empresa, estabelecida na última coluna do Quadro em anexo.

II – Competirão à Secretaria Municipal de Transportes, em conjunto com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, as providências administrativas e a fiscalização do cumprimento da presente Portaria.

III – A presente Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

ANEXO À PORTARIA N. 717/86**EMPRESAS DE ÔNIBUS PERMISSIONÁRIAS
PROPOSTA DE RECOMPOSIÇÃO, AMPLIAÇÃO E RENOVAÇÃO DA FROTA VINCULADA**

Empresa Permissionária	Frota Mínima		Frota a ser Renovada
	1ª Etapa 31.01.87	2ª Etapa 30.04.87	3ª Etapa 30.11.87
A. V. Brasil Luxo Ltda.	242	269	2
A. V. Nações Unidas Ltda.	274	269	75
E. A. O. Parada Inglesa Ltda.	136	142	73
E. A. O. Alto do Pari Ltda.	165	175	108
E. A. O. Penha/São Miguel Ltda.	430	498	27
E. A. O. São José Ltda.	147	164	76
A. V. Pompéia Ltda.	101	115	23
A. V. Tabu Ltda.	166	162	–
E. O. Santo Estevam Ltda.	108	114	21
V. U. Transleste Ltda.	58	63	12
E. Paulista de Ônibus Ltda.	93	96	3
E. O. Vila Ema Ltda.	112	126	2
E. A. V. Taboão	164	170	1
A. V. São João Clímaco Ltda.	111	120	–
V. Bristol Ltda.	268	274	14
V. Paratodos Ltda.	197	203	38
V. TUPI – Transportes Piratininga Ltda.	171	185	38
V. U. Zona Sul Ltda.	257	282	–
V. Bola Branca Ltda.	300	306	10
V. N. Srª do Socorro Ltda.	86	90	60
A. V. Jurema Ltda.	254	273	–
E. São Luiz Viação Ltda.	262	278	30
V. Tânia de Transportes Ltda.	130	134	–
GATUSA – Garagem Americanópolis de Transportes Urbanos S/A.	132	140	–
V. Bandeirante Ltda.	174	187	36
V. A. O. Santa Cecília Ltda.	100	103	10
V. Castro Ltda.	140	145	–
V. Santa Madalena Ltda.	179	181	68
V. Gato Preto Ltda.	246	249	49
V. Santa Brígida Ltda.	207	225	35
TUSA – Transportes Urbanos Ltda.	201	218	–
V. Brasília S/A.	183	158	10
Total	5.794	6.110	821

DECRETO N. 23.404, DE 9 DE FEVEREIRO DE 1987

REGULAMENTA OS ARTIGOS 6º E 7º DA LEI N. 8.658, DE 14 DE DEZEMBRO DE 1977, FIXANDO NORMAS PARA APROVAÇÃO DE PROJETOS DESTINADOS À IMPLANTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS NAS VIAS E LOGRADOUROS PÚBLICOS DO MUNICÍPIO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Jânio da Silva Quadros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

Considerando que compete ao Departamento de Controle de Uso de Vias Públicas – CONVIAS, entre outras atribuições, cuidar do posicionamento dos equipamentos e instalações nas vias e logradouros públicos, cabendo-lhe aprovar e autorizar sua implantação, examinar o planejamento das obras, organizar o cadastramento das instalações e equipamentos existentes e os que vierem a ser implantados;

Considerando que a implantação de equipamentos ou instalações permanentes em vias e logradouros públicos do Município deve observar etapas específicas de planejamento, projeto e execução;

Considerando que no planejamento deverá haver ampla compatibilização entre os estudos das diversas entidades de direito público e privado responsáveis por tais obras;

Considerando que o licenciamento para execução e fiscalização de obras em vias e logradouros públicos já está regulamentado pelo Decreto n. 16.724, de 19 de junho de 1980;

Considerando, ainda, a necessidade de cadastramento de todas as obras executadas nas vias e logradouros públicos, decreta:

Art. 1º O uso das vias e logradouros públicos, inclusive pontes, pontilhões e viadutos, visando à implantação de equipamentos componentes dos serviços de infra-estrutura urbana, prestados por entidades de direito público e privado, atenderá às disposições deste Decreto e demais atos normativos.

Art. 2º Dependirão de prévia aprovação do Departamento de Controle de Uso de Vias Públicas – CONVIAS, os projetos de implantação e ou extensão de equipamentos, no que se refira ao seu posicionamento, conforme disponham as portarias a serem expedidas pelo Secretário de Vias Públicas, objetivando o fiel cumprimento do presente Decreto.

§ 1º As portarias indicarão, também, as diretrizes básicas a serem observadas quando do planejamento das atividades afetas a cada uma das entidades referidas, no que pertine à execução de obras ou serviços em vias e logradouros, além de fixarem os documentos indispensáveis à instrução, e conseqüente tramitação, junto ao CONVIAS, dos estudos técnicos elaborados por tais entidades.

§ 2º Serão também fixadas as especificações técnicas concernentes à apresentação dos elementos de cadastro dos equipamentos implantados, bem como dos serviços de levantamento topográfico e cadastral.

Art. 3º O requerimento de exame e deliberação será endereçado a CONVIAS, à qual incumbe decidir, em até 45 (quarenta e cinco) dias contados da protocolização do pedido, ou, na hipótese de eventual exigência comunicada ao interessado, no prazo de 30 (trinta) dias contados de seu atendimento.

§ 1º Não havendo manifestação de CONVIAS nos prazos assinalados, deverá aquele Departamento fornecer ao interessado, a requerimento deste o “Atestado de Liberação”, responsabilizando-se, todavia, o requerente de forma expressa, a observar a regulamentação vigente à época da execução das obras ou serviços.

§ 2º A execução do projeto aprovado ou liberado por CONVIAS deverá ser iniciada em até 1 (um) ano contado da data de publicação do seu deferimento no Diário Oficial do Município, ou, configurando-se a hipótese do parágrafo anterior, da data de expedição do “Atestado de

Liberação”, prazo esse suscetível de prorrogação por igual período, mediante solicitação do interessado.

Art. 4º As obras ou serviços a tanto necessários serão realizados de acordo com as disposições do Decreto n. 16.724, de 19 de junho de 1980, ou legislação que o suceder.

§ 1º Em tais casos, o órgão municipal competente para autorizar o início das obras ou serviços exigirá do interessado a comprovação liminar da aprovação técnica ou liberação por CONVIAS e de sua tempestividade, consoante dispõe este Decreto, sem prejuízo dos demais requisitos elencados naquele diploma.

§ 2º O órgão fiscalizador da execução da obra ou serviço deverá comunicar ao CONVIAS o início e o fim dos trabalhos, sendo que, em seu término, deverá noticiar se a implantação observou a respectiva previsão de posicionamento, em todos os seus termos.

§ 3º Uma vez concluída a obra ou serviço, a entidade responsável fornecerá ao CONVIAS, nos 60 (sessenta) dias subseqüentes à data de conclusão, o cadastro dos equipamentos implantados.

Art. 5º Havendo desconformidade entre o posicionamento aprovado ou liberado e a sua execução, a entidade responsável pela implantação ficará compelida ao seu refazimento, suportando os custos decorrentes, além de responder pelas perdas e danos que tenha causado, ou venha a causar ao Município, ou a terceiros, com a readaptação da obra ou serviço.

Art. 6º As entidades de direito público e privado deverão encaminhar ao CONVIAS, até o dia 1º de março de cada exercício, os eventuais planos de expansão de suas instalações, para que se compatibilizem os respectivos interesses quando da apresentação dos projetos específicos.

Art. 7º As entidades de direito público e privado que tenham equipamentos de sua propriedade já implantados, em caráter permanente, nas vias e logradouros públicos do Município, fornecerão ao CONVIAS, se necessário, através de celebração de convênios, cópia dos elementos cadastrais disponíveis, a fim de serem complementados os registros existentes e organizados em banco de dados, de acesso comum a todos os interessados, proporcionando-se, neste caso, os custos decorrentes.

Parágrafo único. Poderá, também, ser objeto de convênio o fornecimento, pelos interessados, de materiais e pessoal especializado para acompanhamento de obras e serviços de grande vulto.

Art. 8º Os casos especiais serão resolvidos pelo Secretário de Vias Públicas, colhida, previamente, a opinião técnica do Departamento de Controle de Uso de Vias Públicas – CONVIAS.

Art. 9º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

DECRETO N. 23.655, DE 31 DE MARÇO DE 1987

ALTERA A TABELA DE REMUNERAÇÃO REFERENTE À OPERAÇÃO E FISCALIZAÇÃO, CONFORME
DECRETO N. 23.182, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1986⁽¹⁾

Antônio Sampaio, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, no exercício do cargo de Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, decreta:

Art. 1º A remuneração referente à operação e fiscalização, conforme estabelecido no Decreto n. 23.182, de 12 de dezembro de 1986, fica fixada na forma do Anexo Único, integrante deste Decreto.

§ 1º A tabela constante do Anexo Único poderá ser revisada individualmente, para cada empresa, sempre que fatores de cálculo forem alterados.

§ 2º A revisão será efetuada pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, sendo submetida, então, à aprovação do Prefeito.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, retroagindo seus efeitos a 28 de março de 1987, revogadas as disposições em contrário.

Antônio Sampaio – Presidente da Câmara Municipal.

ANEXO ÚNICO INTEGRANTE DO DECRETO N. 23.655, DE 31 DE MARÇO DE 1987

Área de Operação	Empresa Operadora	Percentual de Receita Tarifária a ser Recolhida à CMTC
01	A.V. Brasil Luxo Ltda.	32,6
02	A.V. Nações Unidas Ltda.	26,7
02	E.A.O. Parada Inglesa Ltda.	28,5
03	E.A.O. Alto do Pari Ltda.	27,3
04	E.A.O. Penha – São Miguel	20,3
05	E.O.V. São José Ltda.	21,0
06	A.V. Pompéia Ltda.	13,4
06	A.V. Tabu Ltda.	19,2
07	E.O. Santo Estevam Ltda.	25,2
08	V.U. Transleste Ltda.	13,6
09	E. Paulista de Ônibus Ltda.	14,8
09	E.O. Vila Ema Ltda.	26,6
10	E.A.O.V. Taboão S/A.	13,0
10	A.V. São João Clímaco Ltda.	18,3
11	V. Bristol Ltda.	12,0
12	T.U. TUPI Ltda.	20,2
12	V. Paratodos Ltda.	29,7
13	V.U. Zona Sul Ltda.	13,5
14	V. Bola Branca Ltda.	10,6
14	V. Nossa Senhora do Socorro Ltda.	21,9
15	A.V. Jurema Ltda.	10,0
16	E. São Luiz Viação Ltda.	11,9
17	GATUSA – Garagem Americanópolis de Transportes Urbanos S/A.	23,4
17	V. Tânia de Transportes Ltda.	11,0
18	V. Bandeirante Ltda.	20,8
18	V.A.O. Santa Cecília Ltda.	25,1
19	V. Castro Ltda.	10,0
19/20	V. Santa Madalena Ltda.	26,0
20	V. Gato Preto Ltda.	29,2
21	V. Santa Brígida Ltda.	18,2
22	TUSA – Transportes Urbanos Ltda.	15,0

Nota sobre o Decreto n. 23.655/87

[1] Vide Decreto Municipal n. 23.182, de 12 de dezembro de 1986, à pág. 761.

**DECRETO N. 23.678,
DE 6 DE ABRIL DE 1987**

PERMITE À COMPANHIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS – CMTC PROMOVER EXPLORAÇÃO ECONÔMICA DE PUBLICIDADE EM ABRIGOS DE ÔNIBUS, PONTOS DE PARADAS, TERMINAIS E DEMAIS EQUIPAMENTOS PÚBLICOS POR ELA ADMINISTRADOS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Antônio Sampaio, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, no exercício do cargo de Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, decreta:

Art. 1º À Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC fica permitido promover exploração econômica de publicidade nos abrigos destinados a usuários de ônibus, pontos de paradas, terminais e demais equipamentos públicos por ela administrados.

Art. 2º Fica revogado, em todos os seus termos, o Decreto n. 17.002, de 7 de novembro de 1980, que permitiu à Empresa Municipal de Urbanização – EMURB promover exploração publicitária em abrigos de ônibus.

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

Antônio Sampaio – Presidente da Câmara Municipal.

**LEI N. 10.305,
DE 14 DE ABRIL DE 1987**

AUTORIZA A COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO – CET, A PROMOVER A INSTALAÇÃO DE EQUIPAMENTOS URBANOS DESTINADOS À MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE TRÂNSITO E TRÁFEGO, COM INSERÇÃO DE PUBLICIDADE, NOS LOGRADOUROS PÚBLICOS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Antônio Sampaio, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, no exercício do cargo de Prefeito do Município de São Paulo, nos termos do disposto no artigo 26 do Decreto-lei Complementar Estadual n. 9, de 31 de dezembro de 1969, sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1º Fica a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET autorizada a promover a instalação, em vias e logradouros públicos, dos equipamentos urbanos abaixo discriminados, que disporão de espaço para a exploração de publicidade, conforme regulamentação aprovada por decreto do Executivo:

- a. painéis eletrônicos informativos de trânsito;
- b. passarelas para pedestres;
- c. grades de proteção em pontes, viadutos e assemelhados.

Parágrafo único. Os equipamentos serão instalados em vias e logradouros públicos, em locais a serem indicados pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 2º Fica, igualmente, autorizada a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET a permitir o uso de espaços nas áreas de estacionamento de veículos, administradas pelo órgão, para a exploração de publicidade por empresas que se responsabilizem pelo muramento, pela identificação dos locais e por outros encargos, sem quaisquer ônus para a Prefeitura.

Art. 3º Nos espaços publicitários deverão constar sempre mensagens institucionais, elaboradas pela Prefeitura, nos moldes da regulamentação a ser baixada pelo Executivo.

Art. 4º A permissão para a instalação de anúncios, que terá o prazo de até 5 (cinco) anos, dependerá de prévia licitação, de cujo edital constarão:

- I – a localização das áreas licitadas;
- II – as exigências a serem atendidas, visando ao resguardo dos interesses do Município, principalmente no que se refere à segurança e à proteção da paisagem urbana.

Art. 5º Findo o prazo da permissão, passarão à plena posse e propriedade do Município todos os equipamentos ou benfeitorias empregados na colocação dos anúncios, independentemente de qualquer pagamento ou indenização, seja a que título for.

Art. 6º A instalação, execução, remoção e conservação dos equipamentos, benfeitorias e anúncios correrão por conta direta e exclusiva do permissionário, não respondendo a Prefeitura por quaisquer prejuízos ou danos.

Art. 7º Sempre que a execução de obras ou serviços públicos, bem como outras circunstâncias, venham a exigir a retirada ou remoção dos equipamentos, benfeitorias ou anúncios, caberá à Companhia de Engenharia de Tráfego – CET estabelecer prazo para que tal providência seja tomada, sem quaisquer ônus para a Prefeitura.

Art. 8º Verificado o não cumprimento das condições estabelecidas, será o permissionário advertido e, na reincidência, será revogada a permissão, passando todos os equipamentos e benfeitorias empregados na colocação de anúncios à plena posse e propriedade da Prefeitura, independentemente de qualquer pagamento ou indenização, seja a que título for.

Art. 9º O Executivo regulamentará a presente Lei, dentro de 60 (sessenta) dias da sua publicação.

Art. 10. As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

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

Antônio Sampaio – Presidente da Câmara Municipal.

DECRETO N. 23.747, DE 22 DE ABRIL DE 1987

**PRORROGA O PRAZO A QUE SE REFERE O ARTIGO 13 DO DECRETO N. 23.123,
DE 25 DE NOVEMBRO DE 1986^[1]**

Jânio da Silva Quadros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,

Considerando a impossibilidade operacional de cumprir-se o disposto no artigo 13 do Decreto n. 23.123, de 25 de novembro de 1986, dentro do prazo estabelecido, decreta:

Art. 1º Fica prorrogado até 2 de maio de 1987 o prazo para que as pessoas físicas ou jurídicas, que operam serviço de transporte de escolares no Município de São Paulo, se adaptem às disposições do Decreto n. 23.123, de 25 de novembro de 1986.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Nota sobre o Decreto n. 23.747/87

[1] *Vide* Decreto Municipal n. 23.123, de 25 de novembro de 1986, à pág. 758.

**DECRETO N. 24.270,
DE 27 DE JULHO DE 1987**

INSTITUI TERMINAIS DE TRANSFERÊNCIA DE PASSAGEIROS ENTRE LINHAS DE ÔNIBUS, APROVA O NOVO REGULAMENTO PARA SUA ADMINISTRAÇÃO E OPERAÇÃO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Jânio da Silva Quadros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

Considerando que, em conformidade com o disposto no artigo 3º, item XI, alíneas *a*, *b* e *c*, do Decreto-lei Complementar Estadual n. 9, de 31 de dezembro de 1969, compete ao Município regulamentar a utilização dos logradouros públicos, determinar o itinerário e os pontos de parada dos transportes coletivos, estabelecer os locais de estacionamento de táxis e demais veículos e, ainda, conceder, permitir ou autorizar, serviços de transportes coletivos;

Considerando, a necessidade de adequar progressivamente os terminais de embarque e desembarque de passageiros existentes na Cidade, bem como implantar novos terminais, visando racionalizar o Sistema de Transportes Coletivos e orientar o seu desenvolvimento de forma estruturada;

Considerando, ainda, que tais medidas se relacionam intimamente com o interesse de usuários, operadores, empresas e público em geral, sob os aspectos de bem-estar, conforto e segurança dos mesmos, decreta:

Art. 1º Ficam atribuídos à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC o projeto, a remodelação, a construção, a administração, a operação e a exploração econômica dos terminais de ônibus destinados à transferência de passageiros entre linhas de ônibus.

Art. 2º As empresas permissionárias que se utilizarem dos terminais ficarão subordinadas ao regulamento integrante deste Decreto e demais normas complementares, a serem baixadas pela CMTC.

Art. 3º Caberá à CMTC, através de meios próprios ou de terceiros, prover o bem-estar, conforto e segurança dos usuários, operadores e empresas que atuarem nos referidos terminais.

Art. 4º Competirão, ainda, à CMTC, para fins de administração e operação dos terminais e de suas instalações, a fiscalização, a exploração, a permissão e a concessão das atividades comerciais e de propaganda nos terminais, podendo, para tais fins, firmar, com terceiros, Termos de Permissão de Uso ou outra avença que se fizer necessária.

Art. 5º Deverão colaborar com a CMTC, e responsabilizar-se pelas medidas que lhes competem, os órgãos e empresas da Administração Direta e Indireta da Prefeitura Municipal de São Paulo, responsáveis por atividades relacionadas, de alguma forma, com a operação dos terminais, principalmente no que diz respeito a:

- a. serviços de limpeza e coleta de lixo;
- b. fiscalização de atividades comerciais;
- c. urbanização interna;
- d. sinalização;
- e. segurança e fluidez no trânsito;
- f. pavimentação, drenagem e iluminação de vias.

Art. 6º Fica aprovado o Regulamento de Terminais de Transferência de Passageiros, Anexo a este Decreto e que dele faz parte integrante.

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

REGULAMENTO INTEGRANTE DO DECRETO N. 24.270, DE 27 DE JULHO DE 1987

REGULAMENTO DE TERMINAIS DE TRANSFERÊNCIA DE PASSAGEIROS

Art. 1º O presente Regulamento Geral constitui o instrumento legal regulamentador de todas as atividades e serviços dos Terminais de Transferência.

Capítulo I

Dos Objetivos, Organização e Funcionamento

Art. 2º O Terminal de Transferência será operado, mantido e administrado pela CMTC.

Art. 3º Constituem objetivos dos Terminais de Transferência:

- a. proporcionar a efetiva integração física e operacional entre os modos de transporte a serem definidos pela CMTC;
- b. criar e manter infra-estrutura de serviços, para atendimento aos usuários;
- c. garantir condições de segurança, higiene e conforto aos usuários, aos comerciantes estabelecidos, às empresas de transportes ou aos seus empregados.

Art. 4º Em decorrência das características próprias de utilização, serviços e operação dos Terminais, caberá à CMTC baixar normas específicas de operação e administração de cada terminal, observadas, sempre, as disposições gerais contidas neste Regulamento.

Art. 5º O Terminal de Transferência contará com serviços de apoio prestados através de órgãos privados ou públicos, a fim de propiciar aos usuários em geral facilidades de utilização, dentro dos objetivos propostos no artigo 3º, letra b, deste Regulamento.

Parágrafo único. A CMTC firmará instrumentos legais de acordo, se necessário, com as entidades responsáveis pelos serviços especificamente prestados por órgãos públicos.

Do Horário de Funcionamento

Art. 6º O horário de funcionamento de cada Terminal será estabelecido através de norma específica, respeitando-se a Ordem de Serviço Operacional – OSO das respectivas linhas que operam em cada Terminal.

§ 1º O horário de funcionamento das bilheterias será determinado em função das necessidades operacionais de cada Terminal.

§ 2º As unidades comerciais terão seu horário de funcionamento estabelecido de comum acordo com a CMTC, de modo a prover as condições estabelecidas no artigo 3º, letra b, deste Regulamento.

§ 3º A implantação, a reforma das instalações, a recepção e a circulação de mercadorias e valores obedecerão a horários específicos, determinados individualmente, para cada Terminal, pela CMTC.

§ 4º Os horários de funcionamento previstos nos parágrafos anteriores poderão ser alterados pela CMTC, a seu critério, sempre que se fizer necessário.

Da Limpeza, Manutenção e Conservação

Art. 7º A limpeza, manutenção e conservação das áreas destinadas às unidades comerciais serão de responsabilidade de seus ocupantes.

§ 1º A delimitação das áreas e espaços, para efeito deste artigo, constará de normas específicas.

§ 2º O lixo deverá ser acondicionado em recipiente apropriado, dentro das áreas e espaços privativos ocupados, e a CMTC determinará a forma, o local e o horário de cada coleta, através de normas específicas para cada Terminal.

Art. 8º A limpeza, manutenção e conservação das áreas de uso comum, fachadas externas, áreas de estacionamento, plataformas, vias de acesso e outras, dentro do perímetro de jurisdição dos terminais, serão de responsabilidade da CMTC.

Da Cessão de Áreas para Exploração Comercial

Art. 9º A cessão de áreas, destinadas à exploração comercial será feita mediante “Termo de Permissão de Uso”, a ser firmado entre a CMTC e as firmas que preencherem os requisitos e exercerem atividades comerciais determinadas pela primeira.

Parágrafo único. A seleção das firmas permissionárias das áreas comerciais será feita pela CMTC, na forma de seu Regulamento de Licitações.

Da Fiscalização

Art. 10. A CMTC fiscalizará, por meio de empregados credenciados, o cumprimento das disposições deste Regulamento, das normas específicas de cada Terminal e de todos os demais instrumentos vigentes ou a vigor.

§ 1º A fiscalização de que trata este artigo abrange tudo o que diz respeito à urbanidade do pessoal, à eficiência dos serviços disponíveis, à limpeza, à manutenção, à iluminação, bem como ao fiel cumprimento dos atos baixados pelos órgãos competentes.

§ 2º A CMTC poderá, a qualquer momento, realizar inspeções nas áreas e/ou serviços das empresas alocadas no Terminal.

Das Sugestões, Reclamações e Informações

Art. 11. A CMTC manterá à disposição do público, em cada Terminal, caixa de correspondência destinada ao recolhimento de sugestões e reclamações dos usuários, bem como prestará serviços de informações por meio de empregados credenciados.

§ 1º As sugestões ou reclamações serão consignadas em formulários próprios, depositados nas caixas de correspondência, e recolhidas exclusivamente pela CMTC.

Capítulo II

Da Administração e Operação

Art. 12. Compete à CMTC exercer a operação e administração dos Terminais, por meios próprios ou através de terceiros.

Parágrafo único. Em qualquer situação, a responsabilidade perante a Administração Municipal será sempre da CMTC.

Art. 13. À CMTC compete, especificamente:

- a. cumprir e fazer cumprir o disposto neste Regulamento e nas normas específicas que vierem a ser baixadas;
- b. fazer cumprir os convênios e os contratos relativos aos Terminais;
- c. proceder a levantamentos e análises e propor soluções, objetivando o bom desempenho operacional dos Terminais;
- d. exercer fiscalização sobre os serviços dos Terminais, especialmente os de limpeza, manutenção, conservação e reparo, informações e outros, ligados à coordenação das atividades;
- e. exercer fiscalização sobre o trânsito e/ou permanência de pessoas e equipamentos auxiliares das empresas operadoras de transportes, das empresas permissionárias, ou de órgãos ligados ao Sistema de Transporte Coletivo do Município;
- f. programar, estabelecer e fazer cumprir os serviços de transportes a serem prestados pelas empresas operadoras, determinando a tabela horária e a frota de cada linha;
- g. exercer o controle sobre o cumprimento das programações horárias das linhas, com ponto no Terminal;

- h. adotar medidas destinadas a assegurar a regularidade, o bom andamento dos serviços e a segurança dos usuários;
- i. organizar, expedir, modificar e fazer cumprir os planos de utilização das plataformas destinadas à operação de embarque e desembarque;
- j. expedir, modificar, e fazer cumprir as normas específicas de utilização das áreas reservadas para estacionamento – “Mangueiras”;
- l. exercer as demais atribuições específicas e atividades inerentes à administração.

Capítulo III

Das Obrigações das Empresas de Transportes e das Firms Permissionárias

Art. 14. As empresas de transportes e as firmas permissionárias que operam nos Terminais cumprirão, por si e por seus empregados e/ou prepostos, entre outras, as seguintes obrigações:

- a. respeitar o presente Regulamento, bem como as demais normas específicas, com referência à utilização dos Terminais;
- b. zelar pela conservação e limpeza das áreas que utilizam;
- c. conduzir-se com atenção e urbanidade;
- d. abster-se da prática de atos atentatórios à moral, aos bons costumes e à segurança;
- e. manter os empregados corretamente uniformizados e identificados de acordo com as normas baixadas pela CMTC;
- f. saldar pontualmente seus compromissos com a CMTC;
- g. respeitar a programação dos serviços (tabela horária e frota) determinada pela CMTC.

Art. 15. Os coletivos serão mantidos limpos, equipados e em bom funcionamento, observando-se o disposto nas letras *a*, *e* e *f*, do artigo 29, deste Regulamento.

Art. 16. O trânsito e/ou permanência de pessoas ou de equipamentos auxiliares das empresas operadoras de transporte, ou de órgãos ligados ao sistema de transporte coletivo, deverão ser autorizados pela CMTC.

Art. 17. As firmas, órgãos e empresas de transporte, estabelecidos no Terminal, respondem civilmente por si, seus empregados, auxiliares e prepostos pelos danos causados às instalações e dependências do Terminal, sendo obrigados a reembolsar à CMTC o custo de reparação correspondente.

Capítulo IV

Do Plano de Circulação e Estacionamento

Art. 18. As plataformas do Terminal destinam-se exclusivamente aos veículos das empresas de transporte, em suas operações de trânsito, embarque e desembarque de passageiros.

Parágrafo único. As empresas de transporte que operarem no Terminal serão definidas pela CMTC.

Art. 19. O embarque de transporte dar-se-á exclusivamente nos pontos definidos por normas específicas.

Art. 20. O desembarque de passageiros poderá se dar no mesmo ponto de embarque e será definido, para cada linha, nas normas específicas.

Art. 21. Para operações de trânsito, embarque e desembarque de passageiros, o acostamento dos veículos dar-se-á nos pontos previamente determinados para este tipo de operação.

Art. 22. O motorista ao estacionar o veículo para a operação de embarque e desembarque, deverá:

- a. manter o veículo paralelo à plataforma, a uma distância de, no máximo, 30 (trinta) centímetros;
- b. aplicar o freio de estacionamento;
- c. desligar o motor, em caso de permanência prolongada.

Art. 23. O veículo em trânsito no Terminal deverá:

- a. deslocar-se a uma velocidade máxima de 10Km/h (dez quilômetros por hora);
- b. não ultrapassar outro veículo em movimento;
- c. não dificultar o trânsito dos demais veículos, impedindo a faixa de circulação ou retardando a sua saída;
- d. obedecer à sinalização existente.

Parágrafo único. Os veículos que prejudicarem a circulação, tenham ou não mobilidade própria, serão imediatamente removidos do local, sempre às expensas da empresa de transporte.

Art. 24. O tempo máximo de permanência dos veículos no Terminal será determinado pela CMTC.

Art. 25. No caso de Terminal possuir Mangueira – denominação dada à área reservada para estacionamento de longa duração de ônibus dentro do Terminal, enquanto aguarda o momento para entrar na plataforma – a forma e condições de sua utilização será determinada pela CMTC.

Art. 26. Em situações excepcionais, a CMTC, respeitadas as disposições legais adotará as medidas destinadas à segurança dos usuários e a assegurar a regularidade e o bom andamento dos serviços.

Das Proibições e Penalidades

Art. 27. As regras de disciplina, obrigações e restrições, estabelecidas neste Regulamento, são aplicáveis às empresas de transporte, firmas estabelecidas, prestadoras de serviços, órgãos estabelecidos e seus respectivos representantes, empregados ou funcionários em atividade no Terminal, bem como ao pessoal da CMTC.

Art. 28. As firmas, órgãos e empresas de transporte estabelecidas no Terminal estão sujeitos, por si, seus empregados, auxiliares ou prepostos, para o eficiente desempenho das atribuições explicitadas neste Regulamento, às instruções emanadas pela CMTC.

Art. 29. São proibidos nos Terminais:

- a. a limpeza e o estacionamento de veículos fora da área específica;
- b. a permanência de veículos particulares;
- c. a presença de ônibus na plataforma, sem motorista em sua direção;
- d. o embarque e desembarque de usuários fora das respectivas plataformas determinadas;
- e. veículo sem identificação do número da linha do destino;
- f. veículo sem letreiro de identificação da linha;
- g. partida de ônibus, com portas abertas;
- h. a guarda ou depósito de substância inflamável, explosiva ou corrosiva, tóxica ou de odor sensível, mesmo na área cedida, salvo expressa autorização da CMTC;
- i. o depósito, mesmo temporário, de volumes, resíduos, inclusive lixo, em áreas comuns ou nas plataformas, salvo expressa autorização da CMTC;
- j. o exercício de quaisquer atividades comerciais não autorizadas expressamente pela CMTC, tais como o comércio ambulante de jornais, bilhetes de loteria, doces e salgadinhos, distribuição de panfletos, circuladores e outros;
- l. o funcionamento de qualquer aparelho sonoro, de forma a prejudicar a divulgação dos avisos pela rede de sonorização;
- m. a ocupação de fachadas externas das áreas com cartazes, painéis, mercadorias ou quaisquer outros objetos, em desacordo com a programação visual do Terminal, ou em desacordo com o disposto nos artigos 47, 48 e 49;
- n. a provocação ou participação em algazarras ou distúrbios;
- o. a tomada de refeições dos empregados que trabalham exclusivamente nas dependências do Terminal, fora dos locais apropriados;
- p. o comércio e o consumo de bebidas alcoólicas;

- q. partida de coletivos do Terminal, com número de passageiros superior à lotação permitida;
- r. o aliciamento de passageiros, bem como a oferta de serviços de táxis ou de outro meio de transporte pago;
- s. as instalações de cabines, mesas, cadeiras, tambores e outros equipamentos não previstos no projeto ou no mobiliário do Terminal.

Parágrafo único. Para o cumprimento do disposto neste artigo, a CMTC poderá solicitar das autoridades competentes a apreensão de material ou mercadorias.

Art. 30. A transgressão do presente Regulamento e das normas específicas de cada Terminal acarretará às empresas de transporte ou outras firmas estabelecidas no Terminal, sem prejuízo de outras cominações legais, respectivamente, a aplicação das penalidades previstas no RESAM – Regulamento de Sanções e Multas, e a cassação da permissão de utilização do Terminal.

Art. 31. Qualquer irregularidade cometida por pessoal não abrangido pelo artigo 30 será registrada e comunicada pela CMTC à entidade a que estiver subordinado o infrator, ou à autoridade competente.

Art. 32. Constatada a irregularidade, lavrar-se-á um “Comunicado de Infração”, em 3 (três) vias de igual teor, devendo o infrator ou seu responsável exarar o “Ciente”, nas 2ª e 3ª vias, sendo-lhe entregue a 1ª via no ato.

§ 1º Recusando-se o autuado a exarar o “Ciente”, os fatos serão relatados no verso do comunicado, na presença de duas testemunhas, constituindo-se tal negativa em circunstância agravante, na aplicação da penalidade.

§ 2º Tomando conhecimento do “Comunicado de Infração”, em se tratando de empresas operadoras, o Departamento de Controle Operacional – DOP, da CMTC, aplicará a penalidade cabível através de “Auto de Infração”, notificando o infrator através da 2ª via, na qual constará o prazo para correção da irregularidade.

§ 3º Do Auto de Infração aplicado caberá recurso, com efeito suspensivo, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados do recebimento da notificação, à Comissão de Infrações – COMIN, órgão colegiado que exerce as funções específicas consignadas no Regulamento de Sanções e Multas – RESAM.

Capítulo V

Dos Serviços de Apoio aos Usuários e às Empresas de Transportes

Art. 33. Entendem-se por serviços de apoio aqueles prestados por meio de instalações e equipamentos de órgãos privados ou públicos, e outros, a fim de propiciar facilidades na utilização dos Terminais, dentro dos objetivos previstos no artigo 3º deste Regulamento.

Art. 34. Os serviços de apoio, especificamente prestados por órgãos privados, poderão ser contratados pela CMTC.

Art. 35. O sistema de sonorização será de responsabilidade da CMTC, devendo atender prioritária e exclusivamente à divulgação de avisos ou mensagens de comprovado interesse público.

Art. 36. Nas áreas cedidas às operadoras, poderá instalar-se, às suas expensas, sistema de comunicação com a central de controle da operadora, mediante prévia autorização da CMTC.

Art. 37. Os serviços de segurança, de policiamento em geral, de fiscalização e de orientação de trânsito, na área da jurisdição dos Terminais, serão desenvolvidos pelas autoridades competentes, de comum acordo com a CMTC.

Parágrafo único. Para complementação deste serviço, poderá a CMTC contratar empresas especializadas devidamente credenciadas pelas autoridades competentes.

Art. 38. Em caso de acidente de trânsito, a autoridade ou agente policial que primeiro tomar conhecimento do fato poderá autorizar, independentemente de exame do local, a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via pública e prejudicarem o tráfego.

§ 1º Para autorizar a remoção a que se refere este artigo, a autoridade ou agente policial que tomar conhecimento do fato lavrará boletim de ocorrência, nele consignando o fato e as testemunhas que o presenciaram, nos termos da Resolução SSP n. 19, de 31 de julho de 1974.

Art. 39. Os serviços de assistência social, de proteção do menor e de assistência aos deficientes físicos serão prestados pelos órgãos públicos competentes, de acordo com suas atribuições específicas, em estreita colaboração com a CMTC.

Art. 40. O acesso dos deficientes físicos às plataformas de embarque e desembarque será feito por entradas especiais, destinadas exclusivamente a esse fim.

Art. 41. A CMTC promoverá os serviços de primeiros socorros e atendimentos de urgências nos Terminais.

Art. 42. Entendem-se por serviços de primeiros socorros os auxílios imediatos prestados por leigos a pessoas acidentadas, a doentes ou a vítimas de mal súbito.

Parágrafo único. Para a prestação dos serviços a que se refere este artigo, a CMTC contará com um corpo de empregados devidamente treinados a cumprir as normas contidas no Manual de Primeiros Socorros.

Capítulo VI

Das Disposições Gerais

Art. 43. Os projetos de instalações das unidades comerciais, ou de serviços, deverão ser previamente submetidos à aprovação da CMTC, e nenhuma modificação poderá ser feita sem a sua respectiva autorização.

Parágrafo único. Na elaboração dos projetos de que trata este artigo, deverão ser levados em consideração os padrões estipulados no projeto de programação visual aprovado para cada Terminal.

Art. 44. A potência básica de energia elétrica, assim como as necessidades de água, gás e telefone, deverão estar de acordo com a atividade de cada unidade e de conformidade com o estabelecido pela CMTC, cabendo a cada um de seus ocupantes a responsabilidade e o ônus de:

- providenciar as ligações de cada um desses serviços junto às respectivas concessionárias;
- obter e executar os projetos de distribuição de energia elétrica, prevendo tomadas e pontos de luz, distribuição dos pontos de água e de telefones, de acordo com o disposto nesta Seção;

- no tocante ao consumo desses serviços, quando não houver medidores individuais, caberá ao ocupante uma quota de participação a ser definida no Termo de Permissão de Uso;
- as unidades que necessitarem de serviço de gás poderão utilizar-se da rede da COMGÁS ou de botijões de gás liquefeito, como alternativa, desde que obedecido o disposto nesta Seção.

Art. 45. Todas as dependências dos Terminais, inclusive as ocupadas por unidades comerciais e de serviço, deverão ser seguradas contra incêndio.

Art. 46. O seguro das unidades ocupadas por terceiros será de responsabilidade do respectivo ocupante, devendo conter cláusulas específicas de benefícios em favor da CMTC.

Parágrafo único. As entidades instaladas nos Terminais deverão, anualmente, apresentar à CMTC prova de efetivação do seguro das respectivas unidades.

Art. 47. Nenhuma placa, cartaz, painel ou dispositivo de propaganda visual poderá ser instalado nos Terminais sem prévia autorização da CMTC.

Art. 48. Os Terminais poderão dispor de locais e instalações próprias para a fixação de cartazes de exposição temporária e de promoção de eventos patrocinados por órgãos públicos, bem como de caráter técnico, cultural, turístico ou filantrópico.

Art. 49. A exploração de propaganda comercial por meio de dispositivo visual é de exclusividade da CMTC, que poderá delegá-la a terceiros.

Art. 50. Os usuários, ou o público em geral, quando em trânsito, permanência ou órbita aos Terminais, respeitarão as determinações contidas neste Regulamento, no que couber, sendo-lhes especificamente vedado:

- a. transitar ou circular por áreas não permitidas, em especial pelas pistas de rolamento;
- b. criar situações inseguras para si ou para terceiros;
- c. desrespeitar as determinações relativas ao momento e forma de embarque e desembarque;
- d. praticar atos de vandalismo contra o patrimônio da CMTC ou de terceiros.

Art. 51. Os casos omissos neste Regulamento serão dirimidos pela CMTC, ou por ela encaminhados às autoridades competentes.

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

DECRETO N. 24.497, DE 31 DE AGOSTO DE 1987

REGULAMENTA A LEI N. 10.305, DE 14 DE ABRIL DE 1987,¹⁾ QUE AUTORIZA A COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO – CET, A PROMOVER A INSTALAÇÃO DE EQUIPAMENTOS URBANOS DESTINADOS À MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE TRÂNSITO E TRÁFEGO, COM INSERÇÃO DE PUBLICIDADE, NOS LOGRADOUROS PÚBLICOS

Jânio da Silva Quadros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e na conformidade do disposto no artigo 9º da Lei n. 10.305, de 14 de abril de 1987, decreta:

Art. 1º A veiculação de publicidade mediante permissão de uso e prévia licitação de que trata a Lei n. 10.305, de 14 de abril de 1987, atenderá às condições seguintes:

- I – os projetos dos equipamentos urbanos enumerados no artigo 1º da Lei n. 10.305, de 14 de abril de 1987, serão analisados pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, no que respeita às soluções estruturais e características físicas adotadas. A Companhia de Engenharia de Tráfego – CET poderá solicitar parecer técnico a outros órgãos da Prefeitura, devendo suas características constar do edital de licitação respectivo;
- II – a quantidade e a localização dos equipamentos urbanos serão indicadas pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT;
- III – sempre que a execução de obras ou serviços públicos, bem como outras circunstâncias, venham a exigir a retirada ou remoção dos equipamentos, benfeitorias ou anúncios, caberá à Companhia de Engenharia de Tráfego – CET estabelecer prazo para que tal providência seja tomada, sem quaisquer ônus para a Prefeitura;
- IV – a instalação, execução, remoção e conservação dos equipamentos, benfeitorias e anúncios correrão por conta direta e exclusiva do permissionário, não respondendo a Prefeitura por quaisquer prejuízos ou danos.

Art. 2º A Companhia de Engenharia de Tráfego – CET poderá permitir o uso de espaços nas áreas de estacionamento de veículos administradas pelo órgão, para a exploração de publicidade por empresas que se responsabilizem pelo muramento, pela identificação dos locais e por outros encargos, sem quaisquer ônus para a Prefeitura.

Art. 3º Nos espaços publicitários deverão constar mensagens institucionais de caráter social, educacional, cultural e outras de interesse público, que, elaboradas pela Prefeitura, serão fornecidas pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, acompanhadas de critérios por esta estabelecidos.

Art. 4º A permissão para a instalação de anúncios será concedida por prazo não superior a 5 (cinco) anos, a contar da data de assinatura do respectivo termo.

Art. 5º Do termo de permissão, além das cláusulas usuais e de outras que resguardem o interesse público, principalmente no que respeita à segurança e à proteção da paisagem urbana, deverá constar que o permissionário fica obrigado a responder pelos tributos devidos em razão da atividade.

Art. 6º Findo o prazo da permissão, passarão à plena posse e propriedade do Município todos os equipamentos ou benfeitorias empregados na colocação dos anúncios, independentemente de qualquer pagamento ou indenização.

Art. 7º Vencido o prazo de permissão para exploração de publicidade em estacionamentos, os muros e os equipamentos destinados à identificação dos locais, da mesma forma, passarão à plena posse e propriedade do Município, independentemente de qualquer pagamento ou indenização, responsabilizando-se o permissionário por qualquer encargo registrado no período referido.

Art. 8º Verificado o não cumprimento das condições estabelecidas, será o permissionário advertido e, na reincidência, será revogada a permissão, passando todos os equipamentos e benfeitorias empregados na colocação de anúncios, bem como muros e equipamentos destinados à identificação dos locais de estacionamento à plena posse e propriedade da Prefeitura, independentemente de qualquer pagamento ou indenização.

Art. 9º Só será permitida a publicidade de bens ou atividades licenciadas, não atentatórias à moral, aos bons costumes e à estética recomendável ao local, sendo vedadas, também, as de natureza político-partidária ou religiosa.

Art. 10. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

Nota sobre o Decreto n. 24.497/87

[1] Vide Lei Municipal n. 10.305, de 14 de abril de 1987, à pág. 767.

LEI N. 10.379, DE 28 DE OUTUBRO DE 1987^[1]

ACRESCENTA ALÍNEAS AOS ARTIGOS 18 E 38 DA LEI N. 6.989, DE 29 DE DEZEMBRO DE 1966, E DÁ PROVIDÊNCIAS

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 20 de outubro de 1987, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º São procedidas as seguintes alterações nos artigos 18 e 38 da Lei n. 6.989, de 29 de dezembro de 1966, com a redação que lhes foi conferida pela Lei n. 10.211,^[2] de 11 de dezembro de 1986:

I – o artigo 18, inciso II, fica acrescido de alínea *i*, com este teor:

“i) da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, enquanto a empresa executar os serviços que legalmente lhe são atribuídos”.

II – o artigo 38 fica acrescido de alínea *e*, com este teor:

“e) da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, enquanto a empresa executar os serviços que legalmente lhe são atribuídos”.

Art. 2º Ficam cancelados os débitos dos impostos predial e territorial urbano relativos aos imóveis integrantes do patrimônio da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, existentes na data de início de vigência desta Lei, inscritos ou não na Dívida Ativa.

Parágrafo único. É vedada, em qualquer caso, a restituição, total ou parcial, de importâncias pagas a esse título.

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

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

Notas sobre a Lei n. 10.379/87

[1] *Vide* Lei Municipal n. 8.118, de 11 de setembro de 1974, à pág. 655.

[2] *Vide* Lei Municipal n. 10.211, de 11 de dezembro de 1986, à pág. 760.

DECRETO N. 24.999, DE 23 DE NOVEMBRO DE 1987^[1]

DISPÕE SOBRE A IMPLANTAÇÃO DE VALE-TRANSPORTE PARA O SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Jânio da Silva Quadros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e considerando o disposto na Lei n. 8.242, de 18 de agosto de 1976,^[2] e na Lei n. 7.698, de 24 de fevereiro de 1972, decreta:

Art. 1º Compete à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, na qualidade de concessionária exclusiva dos transportes públicos sobre pneus neste Município, a emissão, comercialização, bem como o gerenciamento técnico, administrativo, financeiro e operacional do Vale-Transporte instituído pela Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985,^[3] alterada pela Lei Federal n. 7.619, de 30 de setembro de 1987^[4] e regulamentada pelo Decreto Federal n. 95.247, de 17 de novembro de 1987.^[5]

Art. 2º A Secretaria Municipal de Transportes efetuará o controle da operacionalização do sistema Vale-Transporte feita pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos, acompanhando o respectivo funcionamento.

Art. 3º Compete à Secretaria Municipal de Transportes a edição de procedimentos complementares da operacionalização do sistema do Vale-Transporte.

Art. 4º Compete à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, com a anuência da Secretaria Municipal de Transportes, a prática de todos os atos que se fizerem necessários ao programa de integração dos meios de transporte na área do Município de São Paulo, para possibilitar a operacionalização do sistema do Vale-Transporte, respeitada a legislação federal pertinente.

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

Art. 6º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente o Decreto n. 22.214, de 15 de maio de 1986.

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

Notas sobre o Decreto n. 24.999/87

[1] Revoga o Decreto Municipal n. 22.214, de 15 de maio de 1986, *vide* à pág. 756.

[2] *Vide* Lei Municipal n. 8.242, de 18 de agosto de 1976, à pág. 681.

[3] *Vide* Lei Federal n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, à pág. 63.

[4] *Vide* Lei Federal n. 7.619, de 30 de setembro de 1987, à pág. 70.

[5] *Vide* Decreto Federal n. 95.247, de 17 de novembro de 1987, à pág. 71.

DECRETO N. 25.054, DE 25 DE NOVEMBRO DE 1987

AUTORIZA A CRIAÇÃO DO TERMINAL RODoviÁRIO BRESSER E SUA OPERAÇÃO, A PARTIR DE 15 DE DEZEMBRO DE 1987, PELA COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ

Jânio da Silva Quadros, Prefeito de Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

Considerando a necessidade de serem remanejadas linhas de ônibus hoje alocadas no Terminal Rodoviário Tietê, para reduzir a sobrecarga a que hoje está sujeito;

Considerando a construção do Terminal Rodoviário Bresser pela Companhia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ;

Considerando que, nos termos da Lei Municipal n. 6.988, de 26 de dezembro de 1966,^[1] com a redação que lhe deu a Lei Municipal n. 8.684, de 14 de março de 1978,^[2] a Companhia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ está autorizada a construir e operar, direta ou indiretamente, terminais de passageiros de qualquer espécie de transporte coletivo, decreta:

Art. 1º Fica criado o Terminal Rodoviário Bresser e autorizada a sua operação, a partir de 15 de dezembro de 1987, no Bairro do Brás, à Rua Bresser s/n., entre a Ferrovia e a Rua Visconde de Parnaíba, onde serão fixados os terminais de embarque e desembarque de passageiros das seguintes linhas de ônibus:

- I – Empresa de Ônibus Pássaro Marrom S/A.: Arujá, Bananal, Caçapava, Cruzeiro, Guararema, Guaratinguetá, Jacareí, Moji das Cruzes, Pindamonhangaba, Piquete, São José dos Campos, Santa Izabel, Suzano e Taubaté – Estado de São Paulo;
- II – Expresso Mantiqueira Ltda.: Brasópolis e Campos do Jordão – Estado de São Paulo;
- III – Expresso Maringá S/A.: Angra dos Reis e Parati – Estado do Rio de Janeiro;
- IV – Expresso Rodoviário Atlântico S/A.: Caraguatatuba, Ilhabela, São Sebastião, Ubatuba – Estado de São Paulo;
- V – Viação Cometa S/A.: Lorena – Estado de São Paulo.

Art. 2º Dentro do Município de São Paulo, os itinerários das linhas que passarão a utilizar o Terminal Rodoviário Bresser serão objeto de atos específicos, a serem expedidos pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 3º Fica a Companhia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ autorizada a administrar e explorar, direta ou indiretamente, o Terminal Rodoviário Bresser.

Parágrafo único. As empresas que se utilizarem do Terminal Rodoviário Bresser ficarão subordinados ao Regulamento Geral de Terminais Rodoviários da Companhia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ, aprovado pela Prefeitura do Município de São Paulo.

Art. 4º A Companhia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ remeterá à Prefeitura do Município de São Paulo relatórios circunstanciados da operação do terminal, especificando horários, número de viagens diárias realizadas por linha, número de passageiros transportados, tarifas etc., de acordo com normas a serem expedidas pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 5º As empresas que desatenderem ao disposto neste Decreto poderão ter seus ônibus impedidos de entrar na área urbana do Município, sem prejuízo, ainda, de apreensão e remoção, na forma da legislação vigente.

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

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

Notas sobre o Decreto n. 25.054/87

[1] Vide Lei Municipal n. 6.988, de 26 de dezembro de 1966, à pág. 644.

[2] Vide Lei Municipal n. 8.684, de 14 de março de 1978, à pág. 697.

PORTARIA SMT/GAB n. 152, DE 23 DE DEZEMBRO DE 1987

ALTERA O INCISO V DA PORTARIA SMT N. 360, DE 22 DE DEZEMBRO DE 1983^[1]

O Secretário Municipal de Transportes, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e à vista do Decreto n. 19.386/83,^[2] resolve:

- I – Alterar o inciso V da Portaria n. 360/83 – SMT/GAB, de 22 de dezembro de 1983, publicada no DOM de 23 de dezembro de 1983, que passa a ter a seguinte redação:
“V – No caso de perda ou extravio da carteira, será expedida segunda via, mediante:
a. anúncios publicados pela imprensa, por duas vezes consecutivas; e
b. recolhimento aos cofres da CMTC de importância igual a 1 OTN – Obrigação do Tesouro Nacional”.
- II – Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Notas sobre a Portaria SMT/GAB n. 152/87

[1] Vide Portaria SMT n. 360, de 22 de dezembro de 1983.

[2] Vide Decreto Municipal n. 19.386, de 22 de dezembro de 1983, à pág. 751.

DECRETO N. 25.294, DE 22 DE JANEIRO DE 1988

DÁ NOVA REDAÇÃO AO ARTIGO 1º DO DECRETO N. 25.054, DE 25 DE NOVEMBRO DE 1987^[1]

Jânio da Silva Quadros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, decreta:

Art. 1º O artigo 1º do Decreto n. 25.054, de 25 de novembro de 1987, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º Fica criado o Terminal Rodoviário Bresser e autorizada a sua operação, a partir de 15 de dezembro de 1987, no Bairro do Brás, à Rua Bresser s/n., entre a Ferrovia e a Rua Visconde de Parnaíba, onde serão fixados os terminais de embarque e desembarque de passageiros das seguintes linhas de ônibus:

- I – Viação Campo Belo Ltda.: Bambuí, Campo Belo, Formiga e Perdões;
- II – Auto Viação Cambuí Ltda.: Camanducaia, Cambuí e Extrema;
- III – Viação Cometa S/A.: Belo Horizonte;
- IV – Empresa Gontijo de Transportes Ltda.: Curvelo, Espinosa, Janaúba, Montalvânia, Montes Claros, Porteirinha e Sete Lagoas;
- V – Impala Auto Ônibus S/A.: Belo Horizonte;
- VI – Monte Castelo Transporte Coletivo Ltda.: Barbacena, Barroso, Conselheiro Lafaiete, Itumirim, Itutinga, Nazareno, Ouro Preto e São João Del-Rey;
- VII – Viação São Cristóvão Ltda.: Carmo da Mata, Divinópolis, Itaúna, Oliveira e Pará de Minas;
- VIII – Empresa de Transporte Santa Teresinha Ltda.: Boa Esperança, Colônia Bertoldo, Três Pontas e Varginha;
- IX – Transul Transportes Coletivos Ltda.: Borda da Mata, Cambuquira, Campanha, Itajubá, Lambari, Ouro Fino, Pouso Alegre, Santa Rita do Sapucaí e Três Corações;
- X – Expresso Vera Cruz Ltda.: Carmo da Cachoeira, Lavras e Nepomuceno;
- XI – Auto Viação Bragança Ltda.: Pouso Alegre, Ouro Fino e Varginha;
- XII – Expresso Gardênia Ltda.: Ouro Fino;
- XIII – Empresa de Ônibus Pássaro Marrom S/A.: Itajubá”.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

Nota sobre o Decreto n. 25.294/88

[1] Vide Decreto Municipal n. 25.054, de 25 de novembro de 1987, à pág. 779.

**LEI N. 10.431,
DE 29 DE FEVEREIRO DE 1988**

INSTITUI O VALE-TRANSPORTE PARA OS SERVIDORES PÚBLICOS MUNICIPAIS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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 26 de fevereiro de 1988, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º É instituído o vale-transporte para os servidores públicos municipais.

Art. 2º São considerados servidores municipais, para efeito desta Lei:

- I – os funcionários efetivos ou ocupantes de cargos em comissão e os servidores admitidos ou contratados da Prefeitura, do Tribunal de Contas do Município, e da Câmara Municipal de São Paulo;
- II – os servidores das Autarquias Municipais.

Art. 3º O vale-transporte constitui benefício que será concedido pela Administração a seus servidores, para utilização efetiva em despesas de deslocamento da residência para o trabalho e vice-versa.

Parágrafo único. O deslocamento de que trata este artigo compreende a soma dos componentes da viagem do servidor, por um ou mais meios de transportes, entre sua residência e o local de trabalho.

Art. 4º O vale-transporte é aplicável a todas as formas de transporte coletivo público urbano, ou ainda, intermunicipal com características semelhantes ao urbano, em linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e especiais.

Art. 5º O vale-transporte será custeado:

- I – pelo servidor, em parcela equivalente a 6% (seis por cento) do salário básico ou padrão de vencimento, excluídos quaisquer adicionais ou vantagens; e
- II – pela Administração, no que exceder a parcela cabente ao servidor.

Art. 6º Para fazer jus ao vale-transporte, o servidor deverá manifestar opção por escrito, em requerimento padronizado e distribuído a todas as unidades, do qual constarão:

- I – o endereço residencial do servidor;
- II – os serviços e meios de transporte necessários ao deslocamento residência-trabalho e vice-versa;
- III – autorização do servidor para o desconto, em folha de pagamento, da parcela de 6% (seis por cento) de seu salário básico ou vencimento, nas condições desta Lei;
- IV – compromisso a ser firmado pelo servidor, sob responsabilidade, de que somente utilizará o vale-transporte para o seu próprio e efetivo deslocamento residência-trabalho e vice-versa;
- V – outros elementos que se recomendarem à concessão e utilização adequada do vale-transporte.

Art. 7º O desconto da parcela de 6% (seis por cento), de que trata o artigo 5º desta Lei, terá por base o período a que se refere o pagamento do salário ou vencimento, e se processará na ocasião deste.

Parágrafo único. Nos casos em que a despesa se situe aquém da parcela de 6% (seis por cento), que compete ao servidor, o desconto far-se-á de acordo com o número de vales efetivamente concedidos.

Art. 8º O vale-transporte será concedido por prazo indeterminado.

Parágrafo único. O benefício ficará susado durante as férias, licenças ou afastamentos, a qualquer título, sendo restabelecido quando do retorno do servidor.

Art. 9º A distribuição ou a utilização indevida do vale-transporte caracteriza falta grave, sujeitando o responsável às penalidades previstas em lei, assim como à suspensão ou cassação definitiva do benefício.

Parágrafo único. As concessões serão suspensas nos casos em que se verificarem irregularidades na distribuição ou na utilização do vale-transporte, até a apuração dos fatos e responsabilidades.

Art. 10. O benefício do vale-transporte cessará:

- I – por expressa desistência do servidor;
- II – pela exoneração, dispensa, aposentadoria, demissão, falecimento ou qualquer outro ato que implique exclusão do serviço público municipal;
- III – pela sua cassação, em conformidade com o artigo 9º.

Art. 11. O vale-transporte, no que se refere à contribuição da Administração:

- I – não tem natureza salarial ou de vencimento, nem se incorpora à remuneração do servidor para quaisquer efeitos;
- II – não constitui base de cálculo de contribuição previdenciária, hospitalar ou do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço;
- III – não é considerado para efeito da gratificação de Natal;
- IV – não configura rendimento tributável do servidor.

Art. 12. Os procedimentos relativos à implantação do vale-transporte serão regulamentados por decreto.

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

Art. 14. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

DECRETO N. 25.747, DE 15 DE ABRIL DE 1988

ACRESCENTA PARÁGRAFO ÚNICO AO ARTIGO 3º DO DECRETO N. 21.433, DE 10 DE OUTUBRO DE 1985,⁽¹⁾ E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Jânio da Silva Quadros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, decreta:

Art. 1º O artigo 3º do Decreto n. 21.433, de 10 de outubro de 1985, fica acrescido de parágrafo único, com a seguinte redação:

“Parágrafo único. Nos ônibus equipados com grades protetoras junto à catraca, será permitida a entrada e saída dos policiais-militares pela porta dianteira”.

Art. 2º Aplicam-se à Guarda Civil Metropolitana as disposições deste Decreto.

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

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

Nota sobre o Decreto n. 25.747/88

[1] Vide Decreto Municipal n. 21.433, de 10 de outubro de 1985, à pág. 754.

DECRETO N. 27.221, DE 27 DE OUTUBRO DE 1988

SUSPENDE, TEMPORARIAMENTE, O PAGAMENTO DA REMUNERAÇÃO REFERENTE À OPERAÇÃO E FISCALIZAÇÃO, CONFORME ESTABELECIDO NO DECRETO N. 23.182, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1986^[1]

Jânio da Silva Quadros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,

Considerando o novo aumento de 26% (vinte e seis por cento) sobre o preço do óleo diesel, decretado a partir do dia de hoje;

Considerando as altas taxas inflacionárias que assolam o País, afetando custos e orçamentos, inclusive das empresas que operam o transporte coletivo urbano no Município;

Considerando, ainda, que a Administração não pretende impor novo sacrifício à população, com aumento das tarifas do transporte coletivo, decreta:

Art. 1º Fica suspenso, temporariamente, a partir da publicação deste Decreto, o pagamento da remuneração referente à operação e fiscalização prevista no Decreto n. 23.182, de 12 de dezembro de 1986.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

Nota sobre o Decreto n. 27.221/88

[1] Vide Decreto Municipal n. 23.182, de 12 de dezembro de 1986, à pág. 761.

DECRETO N. 27.223, DE 28 DE OUTUBRO DE 1988

AUTORIZA A CRIAÇÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO BARRA FUNDA E SUA OPERAÇÃO, A PARTIR DE 5 DE NOVEMBRO DE 1988, PELA COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Jânio da Silva Quadros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

Considerando a necessidade de serem remanejadas linhas de ônibus alocadas no Terminal Rodoviário Tietê, atualmente denominado Terminal Rodoviário Governador Carvalho Pinto, para reduzir a sobrecarga de veículos e passageiros a que hoje está sujeito;

Considerando a construção do Terminal Rodoviário Barra Funda pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;

Considerando que, nos termos da Lei Municipal n. 6.988, de 26 de dezembro de 1966,^[1] com redação que lhe deu a Lei Municipal n. 8.684, de 14 de março de 1978,^[2] a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ está autorizada a construir e operar, direta ou indiretamente, terminais de passageiros de qualquer espécie de transporte coletivo, decreta:

Art. 1º Fica criado o Terminal Rodoviário Barra Funda e autorizada a sua operação, a partir de 5 de novembro de 1988, no Bairro da Barra Funda, à Rua Bento Teobaldo Ferraz, entre a Avenida Thomaz Edison, o Viaduto Antártica e a Ferrovia, onde serão fixados os terminais de embarque e desembarque de passageiros das linhas de ônibus que se destinam ao sul do Estado de São Paulo, às regiões próximas de Sorocaba e da Represa de Jurumirim e ao Estado do Paraná.

Art. 2º Dentro do Município de São Paulo, os itinerários das linhas que passarão a utilizar o Terminal Rodoviário Barra Funda serão objeto de atos específicos, a serem expedidos pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 3º Fica a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ autorizada a administrar e explorar, direta ou indiretamente, o Terminal Rodoviário Barra Funda.

Parágrafo único. As empresas que se utilizarem do Terminal Rodoviário Barra Funda ficarão subordinadas ao Regulamento Geral de Terminais Rodoviários da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, aprovado pela Prefeitura do Município de São Paulo.

Art. 4º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ remeterá à Prefeitura do Município de São Paulo relatórios circunstanciados da operação do terminal, especificando horários, número de viagens diárias realizadas por linha, número de passageiros transportados e tarifas, de acordo com normas a serem expedidas pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 5º As empresas que desatenderem ao disposto neste Decreto poderão ter seus ônibus impedidos de entrar na área urbana do Município, sujeitos, ainda, à apreensão e remoção, na forma da legislação vigente.

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

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

Notas sobre o Decreto n. 27223/88

[1] *Vide* Lei Municipal n. 6.988, de 26 de dezembro de 1966, à pág. 644.

[2] *Vide* Lei Municipal n. 8.684, de 14 de março de 1978, à pág. 697.

LEI N. 10.676, DE 7 DE NOVEMBRO DE 1988

**APROVA O PLANO-DIRETOR, INSTITUI O SISTEMA DE PLANEJAMENTO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO,
E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS**

Jânio da Silva Quadros, Prefeito do Município de São Paulo, nos termos do disposto no artigo 26 do Decreto-lei Complementar Estadual n. 9, de 31 de dezembro de 1969, sanciona e promulga a seguinte Lei:

Capítulo I Da Finalidade e da Abrangência

Art. 1º Esta Lei aprova o Plano-Diretor e institui o Sistema de Planejamento do Município de São Paulo, com o propósito de melhorar a qualidade de vida de seus moradores, ampliar e tornar mais eficientes as atividades econômicas e resguardar o meio ambiente, mediante o menor custo social possível.

Art. 2º O Plano-Diretor constitui instrumento orientador dos processos de transformação do espaço urbano e de sua estrutura territorial, servindo de referência para a ação de todos os agentes públicos e privados que atuam na Cidade.

Art. 3º O Plano-Diretor abrange os objetivos estratégicos, os objetivos e diretrizes gerais de estrutura urbana, os objetivos e diretrizes por áreas diferenciadas de planejamento e os instrumentos para sua implantação.

Parágrafo único. Fazem parte integrante desta Lei e do Plano-Diretor 2 (duas) Pranchas, PD1 (Anexo I) e PD2 (Anexo II), que representam graficamente as diretrizes adotadas.

Art. 4º Entende-se por Sistema de Planejamento o conjunto de órgão, normas, recursos humanos e técnicos, voltados à coordenação da ação planejada do Poder Público, à integração entre os diversos programas setoriais e à dinamização e modernização da ação governamental.

Capítulo II Dos Objetivos Estratégicos

Art. 5º Constituem objetivos estratégicos do Plano-Diretor e do Sistema de Planejamento:

- I – elevar substancialmente o padrão de vida urbana, particularmente no que se refere à educação, à saúde, à cultura, às condições habitacionais e aos serviços públicos de forma a reduzir as desigualdades que atingem diferentes camadas da população e regiões da cidade;
- II – elevar a qualidade do meio ambiente urbano e resguardar os recursos naturais e o patrimônio cultural;
- III – aumentar a eficiência econômica da cidade, de forma a ampliar os benefícios sociais e reduzir os custos de investimentos e operacionais dos setores públicos e privados;
- IV – aumentar a eficácia da ação governamental, mediante a coordenação e a complementaridade das ações dos 3 (três) níveis de governo;
- V – ampliar a arrecadação municipal, de forma a resgatar o déficit de equipamentos e serviços municipais;
- VI – ampliar e agilizar as formas de participação da iniciativa privada em empreendimentos de interesse público;
- VII – ampliar a transferência da ação do Governo.

Capítulo III Dos Objetivos e das Diretrizes Gerais da Estrutura Urbana

Art. 6º Os objetivos e diretrizes gerais da estrutura urbana referem-se à urbanização, à habitação, às atividades econômicas, aos grandes equipamentos, ao meio ambiente, aos transportes e ao sistema viário.

Parágrafo único. Os objetivos e diretrizes de que trata este artigo estão representados de forma indicativa na Prancha PD1 (Anexo I), integrante desta Lei.

Art. 7º O objetivo geral quanto à urbanização é concentrar o crescimento da cidade na área já urbanizada, dotada de serviços, infra-estrutura e equipamentos, de forma a otimizar o aproveitamento da capacidade instalada e reduzir os seus custos, através das seguintes diretrizes:

- I – manter como limite à expansão da área urbanizada o perímetro urbano legal em vigor, atendida a legislação municipal vigente para a Zona Rural do Município, revedo-a no que se refere ao uso e ocupação da implantação industrial;
- II – promover o adensamento, acelerando a ocupação e a intensificação do uso do solo na área urbana, de acordo com critérios por áreas diferenciadas de planejamento, dispostos no Capítulo IV desta Lei, e redirecionando o crescimento para o quadrante leste do Município.

Art. 8º Os objetivos gerais referentes à habitação de interesse social são:

- I – promover a implantação de projetos de habitação de interesse social, assegurando níveis adequados de acessibilidade e de serviços de infra-estrutura básica, de acordo com as diretrizes desta Lei;
- II – criar condições para a participação da iniciativa privada na produção de habitações de interesse social, através de incentivos normativos ou mediante projetos integrados;
- III – aprimorar os mecanismos que possibilitem a destinação de terras e a obtenção de equipamentos, infra-estrutura ou unidades habitacionais de interesse social.

Art. 9º Os objetivos e diretrizes gerais quanto às atividades econômicas são:

- I – objetivos:
 - a. induzir a instalação de comércio e serviços de âmbito local e regional, através da descentralização e da consolidação de subcentros e corredores de comércio e serviços;
 - b. ordenar a instalação, em locais acessíveis, de estabelecimentos industriais, com o propósito de estimular o desenvolvimento urbano, garantindo a qualidade de vida e preservando o meio ambiente;
 - c. incentivar a criação de empregos próximos à moradia.
- II – diretrizes:
 - a. promover a compatibilização entre as normas municipais e estaduais referentes ao uso e ocupação do solo, para fins industriais, em especial para possibilitar a instalação de indústrias não poluentes de grande porte em zonas definidas pela Municipalidade;
 - b. estimular a implantação de indústrias de pequeno porte, não poluentes, em toda a área urbanizada, preservando as áreas predominante e estritamente residenciais;
 - c. incentivar a instalação das indústrias de tecnologia de ponta, não poluentes, sobretudo na área consolidada, como tal definida no artigo 13, item I, da presente Lei;
 - d. estimular a implantação de indústrias de grande e médio porte, não poluentes, na sub-região leste do Município, através da implantação de zonas industriais;
 - e. manter e consolidar as áreas industriais existentes ao longo dos rios Tietê, Tamanduateí e Pinheiros;
 - f. rever a oferta de áreas industriais nas zonas sul e sudoeste do Município, estimulando o uso residencial, mediante mecanismo de troca, referidos no artigo 27, item I, desta Lei.

Art. 10. O objetivo geral, quanto aos grandes equipamentos, é orientar a sua localização, por provocarem grande impacto sobre a estrutura urbana, sobretudo no sistema viário, na rede de transporte coletivo e no meio ambiente, através das seguintes diretrizes:

- I – rever a legislação, com o objetivo de definir a classificação dos equipamentos segundo o porte, o impacto gerado e sua função local, metropolitana ou regional;
- II – estimular a implantação de grandes equipamentos ao longo dos corredores de transporte coletivo, revendo as normas de uso e ocupação do solo;
- III – promover o acesso integrado da rede de transporte coletivo com grandes equipamentos, mediante vias e pistas especiais, se necessário.

Art. 11. Os objetivos gerais quanto ao meio ambiente são:

- I – preservar os recursos naturais e o patrimônio ambiental existentes no Município, em particular os hídricos, as reservas naturais, o relevo, o solo e as áreas com vegetação significativa, através das seguintes diretrizes:
 - a. manter e ampliar o Sistema de Áreas Verdes, constituído por áreas de propriedade pública ou particular, delimitadas pela Prefeitura, tendo em vista implantar ou preservar arborização e ajardinamento;
 - b. promover a incorporação de áreas verdes particulares ao Sistema de Áreas Verdes, inclusive através da transferência de potencial construtivo, ou da isenção total ou parcial dos impostos, conforme o interesse público o exigir;

- c. estimular a participação de terceiros quanto à ampliação e manutenção de áreas verdes e outros espaços ajardinados ou arborizados, inclusive mediante incentivos, e controlado, sempre, o cumprimento de sua finalidade;
 - d. preservar a vegetação arbórea existente no Município, definida no cadastramento próprio;
 - e. manter e ampliar política de arborização de ruas;
 - f. adequar o uso e a ocupação do solo urbano às restrições geomorfológicas, do sítio, em especial no que se refere ao parcelamento do solo em áreas com declividade superior a 30% (trinta por cento) e em terrenos com alto potencial de erosão;
 - g. impedir a ocupação das cabeceiras de drenagem, preservando a vegetação existente e exigindo sua recuperação, nos casos críticos de degradação;
 - h. controlar a ocupação dos fundos de vale, garantindo uma faixa reservada de terreno suficiente para implantar sistema de drenagem, sistema de áreas verdes e, quando for o caso, obras do sistema viário;
 - i. promover a redução dos níveis de impermeabilização dos solo, por meio de incentivo e de educação, e revendo os atuais índices para a zona rural;
 - j. exigir a elaboração de Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente – RIMA para todos os empreendimentos de grande efeito na área urbana, avaliando sua adequação aos dispositivos desta Lei.
- II – preservar os espaços naturais e construídos considerados patrimônio histórico-cultural e sítios consagrados como referências urbanas;
- III – melhorar os padrões de qualidade ambiental, através das seguintes diretrizes:
- a. aperfeiçoar o controle sobre os níveis de poluição do ar, da água, do solo, sonora e visual;
 - b. exigir a recuperação de recursos naturais degradados por ação do homem ou da natureza;
 - c. ampliar as áreas destinadas ao uso coletivo de lazer ativo e contemplativo.

Parágrafo único. Entende-se por empreendimento de grande efeito, além daqueles explicitados por norma federal os grandes equipamentos referidos no artigo 10 desta Lei e mais os equipamentos do sistema estrutural viário e de transporte coletivo, os conjuntos habitacionais acima de 400 (quatrocentas) unidades e as operações urbanas com área de intervenção acima de 10 (dez) hectares.

Art. 12. Os objetivos e diretrizes gerais referentes ao transporte e ao sistema viário são:

- I – desenvolver um sistema de transporte coletivo prevalente sobre o transporte individual, através das seguintes diretrizes:
 - a. assegurar a unidade da aglomeração urbana enquanto conjunto físico, econômico e social, de forma a induzir a uma estrutura compatível com os objetivos estabelecidos nesta Lei;
 - b. assegurar um satisfatório padrão de acessibilidade geral aos habitantes da cidade e a interligação eficiente entre o centro principal, os subcentros de comércio e serviços e as zonas industriais;
 - c. promover a implantação de um sistema principal de transporte de passageiros integrado física, operacional e tarifariamente, compreendendo a rede metroviária, as linhas de subúrbio e de trolebus e os corredores de transporte coletivo;
 - d. ampliar a cobertura territorial e o nível de serviço das linhas de ônibus alimentadoras com pontos iniciais na periferia;
 - e. implantar, a curto prazo, o tratamento prioritário para transporte coletivo nos corredores, utilizando pista segregada, onde conveniente;
 - f. promover, junto aos órgãos competentes, a implantação integrada das medidas necessárias para a utilização plena do sistema sobre trilhos, mediante a comple-

mentação da rede básica do Metrô, a ampliação de capacidade das linhas de subúrbio e a melhoria da qualidade dos seus serviços.

- II – melhorar a qualidade do sistema viário e dos serviços de transporte coletivo, compreendendo a segurança, a rapidez, o conforto e a regularidade, através das seguintes diretrizes:
 - a. aperfeiçoar o gerenciamento dos serviços, de forma a reduzir e controlar os custos;
 - b. remunerar as empresas operadoras de transporte coletivo de acordo com os custos reais;
 - c. estabelecer programas e projetos de proteção à circulação de pedestres e de grupos específicos, tais como idosos, deficientes físicos e crianças;
 - d. adotar política de estímulo à destinação de áreas para estacionamento de veículos, inclusive através de incentivos próprios, com objetivos de otimizar a utilização do sistema viário.
- III – estruturar um sistema principal de transporte de carga que articule os terminais regionais, as zonas industriais e atacadistas de relevância, através das seguintes diretrizes:
 - a. implantar uma rede contínua de via de média e alta capacidades, separadas da rede de transporte coletivo, para utilização dos veículos de carga;
 - b. implantar medidas para melhorar o desempenho das áreas de geração, armazenagem e transbordo de carga;
 - c. estimular a implantação de novos terminais de carga em locais de fácil acesso às rodovias e compatíveis com o uso de solo e com o sistema de transporte;
 - d. exigir espaços adequados para estacionamento de veículos de carga, dentro dos lotes utilizados para as atividades referidas na alínea *b* deste item.
- IV – transformar, gradativamente, a atual estrutura viária radioconcêntrica, mediante interligações transversais que integrem os elementos estruturais da cidade através da implantação de obras de complementação do sistema viário principal e, em especial, as vias perimetrais e intersetoriais, notadamente as ligações entre as áreas preferenciais para adensamento urbano e os pólos de emprego.

Capítulo IV

Dos Objetivos e das Diretrizes por Áreas Diferenciadas de Planejamento

Art. 13. Os objetivos e diretrizes específicos de urbanização são apresentados por 3 (três) áreas diferenciadas de planejamento, a saber:

- I – Área Consolidada, caracterizada pelo elevado potencial urbano, dado pela disponibilidade e concentração de infra-estrutura básica, equipamentos, boa acessibilidade e concentração de atividades de comércio e serviços;
- II – Área Intermediária, caracterizada por apresentar potencial de urbanização subaproveitado e sistema viário, transportes, comércio e serviços insuficientes, com existência de vazios urbanos;
- III – Área Periférica, caracterizada pela predominância de baixo padrão de urbanização, dispersão e descontinuidade de ocupação, carência de infra-estrutura e de serviços urbanos.

Parágrafo único. As áreas diferenciadas de planejamento definidas neste artigo estão indicadas na Prancha PD2 (Anexo II), integrante desta Lei.

Art. 14. Os objetivos e diretrizes de urbanização da Área Consolidada são:

- I – objetivos:
 - a. orientar e intensificar o adensamento e a diversificação do uso do solo, de forma a otimizar a utilização dos equipamentos e infra-estrutura instalados, a controlar a concentração de atividades e edificações e a minimizar seu impacto sobre o meio ambiente, do ponto de vista da aeração, poluição e congestionamento;

- b. privilegiar a instalação de atividades comerciais e de serviço de caráter metropolitano e regional e ordenar a instalação de atividades industriais.

II – diretrizes:

- a. condicionar o adensamento e a diversificação de uso aos seguintes critérios:
 - 1. aumento de espaços livres no interior dos lotes, assegurando, em casos especiais, a circulação pública de pedestres;
 - 2. capacidade do sistema viário local;
 - 3. capacidade dos sistemas de infra-estrutura;
 - 4. oferta de serviços públicos;
 - 5. adequação de normas para assegurar espaços para estacionamento;
 - 6. aumento de áreas verdes.
- b. implementar equipamentos públicos em função da diversificação de usos e da qualidade ambiental;
- c. facilitar a articulação e a integração entre as diferentes subáreas da Área Consolidada, através de medidas operacionais eficazes de transportes;
- d. implantar ligações perimetrais, de forma a retirar o tráfego de passagem da área central, diminuindo seu congestionamento;
- e. ampliar a capacidade dos principais corredores de tráfego, prioritariamente através de faixas exclusivas para o transporte coletivo;
- f. definir regulamentação de tráfego e estacionamento de caminhões em áreas de concentração de comércio e indústria;
- g. promover operações urbanas, entendidas, para os efeitos desta Lei, como ação conjunta dos setores público e privado, destinadas à melhoria do padrão de urbanização;
- h. facilitar a instalação física de forma concentrada de atividades de comércio e serviços da mesma natureza;
- i. estimular a localização disseminada de indústrias de pequeno porte, não poluentes, sobretudo as de tecnologia de ponta.

Art. 15. Os objetivos e diretrizes de urbanização da Área Intermediária são:

I – objetivos:

- a. adensar de forma controlada o uso e a ocupação do solo, objetivando melhor aproveitamento do potencial de urbanização existente, minimizando a necessidade de novos investimentos em infra-estrutura e garantindo a aeração do espaço urbano e baixos níveis de poluição ambiental;
- b. ordenar e estimular a implantação de atividades industriais e de comércio e serviço de âmbito local e diversificado.

II – diretrizes:

- a. estimular a ocupação de áreas vazias e subaproveitadas, criando mecanismos que induzam eficazmente o uso de terrenos ociosos, como o Imposto Territorial Progressivo, a transferência do potencial construtivo entre lotes da mesma quadra e a urbanização compulsória;
- b. estimular o adensamento em áreas a serem determinadas, condicionado aos seguintes critérios:
 - 1. aumento de espaços livres no interior dos lotes;
 - 2. capacidade do sistema viário local;
 - 3. capacidade dos sistemas de infra-estrutura;
 - 4. controle sobre a densidade de habitações por área de terreno;
 - 5. aumento de áreas verdes;
 - 6. adequação de normas para assegurar espaços para estacionamento.

- c. implementar política para implantação de equipamentos e espaços públicos compatíveis com a intensidade do adensamento proposto;
- d. articular a complementação da infra-estrutura, prioritariamente em áreas previstas para adensamento;
- e. promover operações urbanas;
- f. implementar política de apoio ao desenvolvimento de subcentros de comércio e de serviços já estruturados para garantir e reforçar sua função polarizadora;
- g. priorizar, ao longo dos corredores estruturais de transporte coletivo, o comércio e serviços diversificados;
- h. estimular a implantação de estabelecimentos industriais de médio e pequeno porte, sobretudo no quadrante leste do Município, delimitado pelos rios Tietê e Tamandateí;
- i. estimular a implantação disseminada de pequenas e médias indústrias não poluentes.

Art. 16. Os objetivos e diretrizes de urbanização da Área Periférica são:

I – objetivos:

- a. priorizar o assentamento habitacional da população de baixa renda, garantidas as condições de habitabilidade;
- b. consolidar e estruturar o processo de ocupação do solo, com o objetivo de que a mesma ocorra de forma equipada, e garantir junto aos limites da zona urbana, zonas de ocupação horizontal que propiciem a transição entre os usos urbano e rural;
- c. estruturar internamente a área periférica, através da melhoria das ligações viárias e de transporte, estabelecendo vinculações com o restante da Cidade, obedecidas as diretrizes de contenção da expansão da área urbanizada e do direcionamento do seu crescimento;
- d. orientar a localização das atividades comerciais e de serviços de âmbito local e estimular a implantação de atividades industriais.

II – diretrizes:

- a. estabelecer normas urbanísticas que regulem a implantação de unidades habitacionais agrupadas verticalmente e de conjuntos residenciais, condicionando-os à implantação da infra-estrutura necessária, especialmente o tratamento adequado do esgoto sanitário;
- b. condicionar a implantação dos empreendimentos imobiliários não destinados à habitação de interesse social a normas que garantam o controle da densidade, tais como a fixação de lote mínimo e a cota mínima de terreno por habitação;
- c. implementar programas de recuperação da urbanização periférica que conjuguem ampliação das redes de infra-estrutura e de equipamentos sociais com projetos habitacionais;
- d. recuperar áreas urbanas em processo de deterioração física, reduzindo os fatores geradores das enchentes e de processos erosivos do solo;
- e. aumentar as áreas verdes de lazer, tendo em vista a melhoria da qualidade ambiental;
- f. priorizar as obras de complementação das vias locais de alimentação do sistema viário principal e propugnar pela modernização das linhas ferroviárias de subúrbio que alcançam a periferia nas direções Leste-Oeste;
- g. controlar a implantação e os melhoramentos em vias e em novas linhas de transporte que possam contribuir para a expansão da área urbana além dos limites fixados no artigo 7º, item I, e estabelecer restrições adequadas ao uso do solo, quando indispensáveis à sua implantação;
- h. ampliar a cobertura territorial das linhas de ônibus alimentadoras, com pontos iniciais na periferia e pontos finais em terminais de transferência, de onde partirão as linhas tronco-radiais e as interterminais;

- i. estimular o desenvolvimento de subcentros embrionários em áreas subatendidas de comércio e serviços;
- j. priorizar, ao longo dos corredores estruturais de transporte de massa, o comércio e serviços diversificados e habitações multifamiliares;
- l. criar incentivos à instalação de grandes e médias indústrias não poluentes, sobretudo no quadrante leste, ao longo da Estrada do Pêssego;
- m. estimular a implantação disseminada de pequenas indústrias não poluentes.

Capítulo V

Do Sistema de Planejamento

Seção I

Composição e Atribuições

Art. 17. Compõem o Sistema de Planejamento, como órgãos de apoio e informação ao Prefeito, para as decisões referentes à ação municipal:

- I – as Secretarias Municipais e os órgãos da Administração Indireta Municipal;
- II – a Comissão Normativa da Legislação Urbanística – CNLU;
- III – os Conselhos Regionais de Planejamento – CRPs.

Art. 18. São atribuições das Secretarias Municipais e dos órgãos da Administração Indireta Municipal: elaborar as propostas de planos setoriais próprios, contendo os padrões mínimos, os níveis de atendimento, as metas a serem atendidas na implantação dos serviços públicos e dos equipamentos sociais, as propostas de recursos necessários e a indicação de possíveis fontes de financiamento.

Art. 19. À Secretaria Municipal do Planejamento – SEMPLA, além das suas atribuições atuais, compete:

- I – propor o desdobramento normativo decorrente da presente Lei;
- II – compatibilizar as propostas de planos setoriais referidas no artigo 18, e elaborar a Proposta Orçamentária para, após aprovação pelo Prefeito, ser encaminhada à Câmara Municipal;
- III – elaborar relatório anual sobre a evolução urbana do Município em relação às diretrizes desta Lei, a ser apresentado à Câmara Municipal juntamente com a Mensagem sobre a situação do Município;
- IV – analisar e emitir parecer sobre Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente – RIMA, citado no artigo 11, item I, alínea j.

Art. 20. À Comissão Normativa da Legislação Urbanística – CNLU, da Secretaria Municipal do Planejamento – SEMPLA, além de incorporar as competências do Conselho Orientador do Planejamento – COPLAN, criado pelo artigo 1º da Lei n. 7.694, de 7 de janeiro de 1972, e da Comissão de Zoneamento, criada pelo artigo 1º da Lei n. 7.694, de 7 de janeiro de 1972, e modificada pelas Leis n. 9.841, de 4 de janeiro de 1985 e n. 10.464, de 11 de abril de 1988, compete:

- a. analisar questões de aplicação do Plano-Diretor;
- b. emitir parecer sobre proposta de alteração do Plano-Diretor;
- c. aprovar projetos de Operação Urbana, de acordo com a legislação específica referida no artigo 27, item II, desta Lei;
- d. acompanhar a aplicação desta Lei, sugerindo a adoção de medidas que entender necessárias.

Art. 21. Ficam criados, junto às Administrações Regionais, os Conselhos Regionais de Planejamento – CRPs, de caráter consultivo, que presididos pelo Administrador Regional, compõem-se de representantes da Secretaria das Administrações Regionais – SAR e da Secretaria Municipal do Planejamento – SEMPLA, dos setores regionalizados das Secretarias Municipais e dos setores legalmente organizados da comunidade local.

Art. 22. Ao Conselho Regional de Planejamento – CRP compete acompanhar, no âmbito da área respectiva, a aplicação das diretrizes do Plano-Diretor e da Legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, sugerindo modificações, medidas e prioridades, inclusive no que se refere a obras e serviços.

Seção II

Diretrizes

Art. 23. As diretrizes do Sistema de Planejamento visam a realizar os objetivos estratégicos estabelecidos no Capítulo II.

Parágrafo único. As diretrizes referentes aos objetivos físico-ambientais constam dos Capítulos III e IV.

Art. 24. As diretrizes para melhorar a eficiência econômica da cidade, nos termos do artigo 5º, item III, são:

- I – transferir para o setor privado da economia, quando conveniente ao interesse público, a operação de determinados serviços municipais, ressalvado seu controle pela Prefeitura;
- II – descentralizar a prestação de serviços públicos, ampliando os encargos das Administrações Regionais;
- III – reformular a organização dos órgãos municipais, objetivando aumentar sua eficiência e promover sua adequação aos objetivos e diretrizes desta Lei;
- IV – promover a formação e o treinamento de pessoal para aperfeiçoar sua eficiência e desempenho funcional, de forma a valorizá-lo e aprimorar sua comunicação com os cidadãos;
- V – ampliar e aperfeiçoar o uso da informática na Administração, em todos os níveis;
- VI – promover, de forma sistemática, o desenvolvimento de tecnologia relacionada com as atividades urbanas.

Art. 25. As diretrizes para a coordenação e complementaridade das ações dos 3 (três) níveis de governo, de acordo com o disposto no artigo 5º, item IV, são:

- I – promover a articulação dos órgãos municipais com os órgãos federais e estaduais;
- II – celebrar convênios com a União, o Estado e os Municípios vizinhos, por área de atuação, por programas ou projetos específicos;
- III – articular a delegação e a transferência de atribuições entre os vários níveis de governo;
- IV – incentivar a concentração física de agências e postos de entidades de prestação de serviços públicos e sociais em subcentros de comércio e serviços;
- V – promover a articulação com órgãos federais e estaduais, visando a compatibilizar as leis e regulamentos dos 3 (três) níveis de governo, em particular no que se refere ao desenvolvimento industrial, à política de transporte coletivo e à política de meio ambiente.

Art. 26. As diretrizes para ampliar a arrecadação municipal, de acordo com o artigo 5º, item V, são:

- I – atingir o potencial máximo dos tributos municipais, mediante atualização dos cadastros fiscais e dos valores venais, buscando aproximação com valores de mercado e conseqüente revisão da Planta Genérica de Valores;
- II – obter a correção monetária das prestações dos tributos municipais;
- III – rever a política de isenções e descontos dos tributos municipais, respeitando o interesse municipal;
- IV – aperfeiçoar a fiscalização tributária e a cobrança de tributos em atraso;
- V – adaptar as normas tributárias municipais para aplicar novos mecanismos fiscais relacionados com as diretrizes de desenvolvimento urbano, estabelecidas por legislação superior;
- VI – buscar, permanentemente, a reformulação mais justa da distribuição da Receita Tributária Nacional, visando capacitar os grandes centros urbanos com recursos suficientes para fazer frente aos seus encargos.

Art. 27. As diretrizes para ampliar e agilizar as formas de participação da iniciativa privada, em empreendimentos de interesse público, de acordo com o artigo 5º, item VI, são:

- I – aprimorar o instrumental que estabelece mecanismo de troca, objetivando compensar, com direitos suplementares de uso e ocupação do solo, a quem assumir encargos, tais como o de preservação do patrimônio cultural e ambiental, o de produção de habitação de interesse social e o de produção complementar de infra-estrutura, equipamentos e serviços públicos;
- II – propor legislação para implantar operações urbanas.

Art. 28. As diretrizes para assegurar a transparência dos atos da gestão municipal, de acordo com o artigo 5º, item VII, são:

- I – dar publicidade às decisões e justificativas relativas aos investimentos públicos e ao processo de desenvolvimento urbano;
- II – divulgar o relatório anual sobre a evolução urbana do Município, referido no artigo 19, item III.

Capítulo VI

Das Disposições Gerais

Art. 29. Os objetivos e diretrizes do Plano-Diretor deverão nortear as adequações necessárias da Legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.

Art. 30. O coeficiente de aproveitamento máximo por lote, no Município de São Paulo, não poderá ultrapassar 4 (quatro) vezes a área do respectivo lote, excetuadas as disposições previstas em lei.

Parágrafo único. Ficam excluídas do cálculo desse coeficiente de aproveitamento as áreas não computáveis, definidas em legislação específica.

Art. 31. Considera-se zoneamento de uso o processo de orientação e controle de localização, dimensionamento, intensidade e tipo de uso dos lotes e das edificações, bem como o processo de orientação e controle das relações entre espaços edificados e não edificados.

Art. 32. A intensidade de ocupação do solo é definida pela taxa de ocupação e pelo coeficiente de aproveitamento do lote.

§ 1º Considera-se taxa de ocupação a relação entre a projeção horizontal da área edificada e a área do lote.

§ 2º Considera-se coeficiente de aproveitamento a relação entre o total da área edificada e a área do lote.

Art. 33. Para efeito do disposto no artigo 11, item I, alíneas *d* e *f*, o Executivo expedirá decreto regulamentando a matéria e aprovando os instrumentos competentes para definir a vegetação, as áreas e os terrenos referidos.

Art. 34. O Sistema de Áreas Verdes é constituído pelo conjunto de áreas de propriedade pública ou particular, delimitadas pela Prefeitura, com o objetivo de implantar ou preservar arborização e ajardinamento.

§ 1º São consideradas áreas verdes e como tal incorporam-se ao Sistema de Áreas Verdes do Município, dentre outras:

- a. todos os parques públicos, praças, jardins e, ainda, as áreas verdes ligadas ao sistema viário;
- b. todos os espaços livres e áreas verdes de arruamentos e loteamentos existentes, bem como áreas verdes de projetos a serem aprovados.

§ 2º Nas áreas verdes públicas integrantes do Sistema de Áreas Verdes poderão ser instalados espaços de lazer de uso coletivo, hortas comunitárias como uso temporário e, excepcionalmente, equipamentos sociais, feiras confinadas, minimercados devidamente justificados, obedecidas, em qualquer hipótese, as taxas de ocupação e os coeficientes de aproveitamen-

to máximo definidos nos artigos 38 e 39 desta Lei, bem como as normas estabelecidas pela legislação específica.

§ 3º Os casos excepcionais de uso de áreas integrantes do Sistema de Áreas Verdes previstos no parágrafo anterior, serão examinados pela SEMPLA.

Art. 35. Consideram-se Espaços de Lazer de Uso Coletivo, para aplicação do disposto no § 2º do artigo anterior, aqueles destinados às atividades esportivas, culturais e recreativas, bem como suas respectivas instalações de apoio.

Art. 36. Consideram-se Equipamentos Sociais, para aplicação do disposto no § 2º do artigo 34, as edificações, instalações e espaços destinados a atividades de assistência médica e sanitária, de promoção e assistência social e de educação.

Art. 37. As áreas verdes do Sistema de Áreas Verdes do Município são classificadas em:

I – de propriedade pública:

- a. área para recreação (AV-1);
- b. parques de vizinhança (AV-2);
- c. praças (AV-3);
- d. campos esportivos ou centros desportivos municipais (AV-4);
- e. centros educacionais esportivos (AV-5);
- f. parques distritais (AV-6);
- g. reservas naturais (AV-7).

II – de propriedade particular:

- a. clubes esportivos sociais (AV-8);
- b. clubes de campo (AV-9);
- c. áreas arborizadas (AV-10).

Art. 38. Nas áreas verdes referidas nos artigos 34 e 37, item I, alíneas *a a f*, e item II, alíneas *b e c*, a taxa de ocupação do solo não poderá exceder a 0,1 (um décimo) da área total, para edificações cobertas, ou 0,4 (quatro décimos) da área total, para qualquer tipo de instalação, incluindo edificações, áreas de estacionamento, áreas esportivas ou equipamentos de lazer ao ar livre, devendo, no mínimo 0,6 (seis décimos) da área total ser livre e destinada à implantação e preservação de ajardinamento e arborização.

Parágrafo único. Nas áreas de que trata este artigo, o coeficiente de aproveitamento não poderá ser superior a 0,2 (dois décimos).

Art. 39. Nas áreas verdes referidas no artigo 37, item II, alínea *a*, a taxa de ocupação do solo não poderá exceder a 0,2 (dois décimos) para instalações cobertas ou a 0,6 (seis décimos) para qualquer tipo de instalação, incluindo edificações, áreas de estacionamento, quadras esportivas e equipamentos de lazer ao ar livre, devendo, no mínimo 0,4 (quatro décimos) da área total, ser livre e destinada, à implantação e preservação de ajardinamento e arborização.

Parágrafo único. Nas áreas de que trata este artigo, o coeficiente de aproveitamento não poderá ser superior a 0,5 (cinco décimos).

Art. 40. O eventual manejo das reservas naturais (AV-7), classificadas no artigo 37, item I, alínea *g*, será atribuição do órgão competente, sempre resguardar a finalidade de proteção permanente da cobertura vegetal e dos atributos naturais existentes.

Parágrafo único. Entende-se por manejo qualquer intervenção em áreas de reserva permanente.

Art. 41. Nas áreas verdes públicas ou particulares, em desacordo com as condições estabelecidas nos artigos 38 e 39, não serão admitidas quaisquer ampliações na ocupação ou aproveitamento do solo, admitindo-se apenas reformas essenciais à segurança e higiene das edificações, instalações e equipamentos existentes.

Art. 42. As tipologias e perímetros das Zonas de Uso da Legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo em vigor deverão ser adequadas às diretrizes desta Lei, através de legislação específica.

Art. 43. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 44. Revogam-se as disposições em contrário, em especial a Lei n. 7.688, de 30 de dezembro de 1971.

Jânio da Silva Quadros – Prefeito do Município.

ANEXO À LEI N. 10.676, DE 7 DE NOVEMBRO DE 1988

ANEXO 3

SÍNTESE DE ESTUDOS BÁSICOS

Esta síntese de estudos básicos que acompanha o Anteprojeto de Lei PD/88, apresenta o suporte técnico à opção adotada para este Plano e recupera os aspectos mais relevantes dos estudos desenvolvidos ao longo dos anos de amadurecimento da proposta ora apresentada.

É uma reflexão sobre um acervo de informações elaboradas pela SEMPLA no período que busca também incorporar a prática do planejamento desenvolvido pelo órgão.

O presente trabalho seleciona, portanto, os aspectos que conduzem diretamente as propostas, e referem-se a:

1. população, evolução e estimativas;
2. espaço urbano da Cidade de São Paulo e seus problemas básicos;
3. habitação de interesse social;
4. meio ambiente urbano;
5. transporte e o sistema viário;
6. finanças públicas municipais.

Cabe salientar a necessidade de constante atualização deste diagnóstico para implementar o relatório anual de evolução urbana, peça fundamental para futuras atualizações deste Plano e para subsidiar os futuros Planos de Governo.

No entanto, esse diagnóstico deve ser elaborado de forma a incorporar uma visão dinâmica enriquecido pela prática da produção e utilização do espaço urbano pelos seus diversos agentes.

Isso só será garantido pelo aperfeiçoamento do sistema permanente de planejamento, previsto no anteprojeto de lei.

1. População: Evolução e Estimativas

1.1. Aspectos do Crescimento Demográfico Passado:

O Município de São Paulo apresentou notável crescimento demográfico desde o final do século passado, saltando do 10^o (décimo) posto entre as cidades brasileiras, para situar-se entre as grandes metrópoles do mundo.

O crescimento médio no período de 1872/1980 foi de 5,3% ao ano, sendo que no período de 1890/1900 o crescimento foi de 14,0% ao ano (Tabela "A"). Este crescimento, bastante elevado, deveu-se à intensa migração para a Cidade, motivada pela busca de melhores oportunidades de emprego. Essa corrente migratória apresentou duas características distintas. Em uma primeira etapa, o avanço da cafeicultura, a eliminação do trabalho escravo, com a conseqüente utilização do trabalho assalariado, e a política de migração adotada a essa época, exerceram forte atração sobre a mão-de-obra estrangeira, notadamente a italiana. Em 1920, a participação da população estrangeira na população total atingiu seu ponto máximo (36%) (Tabela "B").

A partir de 1940, contudo, a migração interna passou a substituir a migração externa na determinação do crescimento da Cidade. O componente migratório representou, no período 1940/1950, 72,2% do acréscimo populacional ocorrido, com uma taxa de crescimento decenal de 47,4%; já para o período 1960/1970, o saldo migratório representou 56,9% do cresci-

mento total, a uma taxa decenal de 35,0%, ou seja, o crescimento da população migrante deu-se a taxas decrescentes (Tabela “C”).

Por outro lado, nas últimas décadas, à medida em que se multiplicavam novas indústrias nos arredores de São Paulo, os contingentes migratórios passaram a se distribuir pelos Municípios componentes da Região da Grande São Paulo, de tal forma que a participação do Município de São Paulo, relativamente à Grande São Paulo, sofreu decréscimo, passando de 84,6% em 1940 para 72,8% em 1970 (Tabela “D”).

1.2. Aspectos do Crescimento Demográfico Recente:

Dados do Censo Demográfico de 1980 do IBGE e do Movimento do Registro Civil no Estado de São Paulo da Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados – SEADE mostram que no período 1970/1980 ocorreram importantes alterações na forma do crescimento populacional do Município. Nesta década, dada a redução do movimento migratório, o crescimento populacional, antes fortemente baseado nas migrações, passou a apresentar maior participação do componente vegetativo, que representou 55,6% do incremento populacional total do período, contra 44,4% do componente migratório. A taxa de crescimento do componente vegetativo no período foi de 24,1%, contra 19,2% do migratório. No entanto, não só a taxa de crescimento do componente migratório foi menor do que a do vegetativo, como também foi menor o número absoluto de migrantes que vieram para o Município entre 1970/1980, relativamente ao período 1960/1970. Isto revela marcante reversão nas tendências de crescimento, pois no período 1960/1970 o saldo migratório fora de 1.285.343 pessoas e no período 1970/1980 esse saldo caiu para 1.139.727 pessoas (Tabela “C”).

Como resultado do menor crescimento do componente migratório verificado no período 1970/1980, o Município teve sua participação diminuída relativamente à Grande São Paulo; enquanto em 1970 a população paulistana representava 72,8% da população da Grande São Paulo, em 1980 sua participação caiu para 67,5%, ou seja, a Região Metropolitana atraía maiores parcelas de contingentes populacionais (Tabela “D”).

Verifica-se também pelos estudos recentes do SEADE, que a Macrometrópole de São Paulo, abrangendo áreas vizinhas no raio de cerca de 100Km (cem quilômetros) da Capital, apresentou também taxas de crescimento demográfico superiores às da própria Região Metropolitana.

Outra conseqüência da queda relativa do componente migratório seria a alteração da estrutura da pirâmide etária. São Paulo, ao oferecer oportunidades de emprego, atraía população em idade de trabalhar, o que determinava significativa participação relativa desse contingente, ao contrário da configuração tradicional da pirâmide etária brasileira, onde as faixas etárias iniciais são as que apresentam maior peso. No entanto, o menor ritmo migratório ainda não foi suficiente para motivar tal alteração.

Por outro lado, em que pese a significativa participação relativa do contingente migratório, sabe-se que a configuração da pirâmide etária de São Paulo ainda é bastante afetada pelo comportamento da fecundidade e da mortalidade, especialmente da infantil.

Assim enquanto em 1970 cerca de 22,9% da população de São Paulo possuía menos de 10 (dez) anos de idade, em 1980 essa participação sofreu pequena queda, passando para 21,1%; o contingente com menos de 30 (trinta) anos de idade atingiu 61,8% em 1970, mantendo-se em 1980; o contingente de mais de 60 (sessenta) anos representava 6,1% em 1970 e 6,4% em 1980. Esta pequena tendência de aumento na participação das faixas etárias mais elevadas sugere que a ampliação dos serviços de assistência médica, associada aos avanços de medicina no período, contribuíram para a sobrevivência de maior número de pessoas (Tabela “E”).

A Tabela “F” apresenta a divisão administrativa do Município segundo as 33 (trinta e três) Administrações Regionais, mas, a distribuição geográfica da população foi analisada considerando a subdivisão do Município em regionais vigentes no ano de 1980 em função da comparabilidade dos dados. Para o ano de 1988 a população total do Município projetada pela SEADE foi alocada às regionais em função do incremento da área construída residencial. Os resultados são apresentados na Tabela “F”.

1.3. Projeções da População:

Como se observou anteriormente, o crescimento da população do Município de São Paulo deu-se em prazo relativamente pequeno, pouco menos de 120 (cento e vinte) anos.

Tal crescimento foi decorrente do intenso processo migratório, em primeiro lugar do exterior, e depois de outras partes do País, devido ao aumento das oportunidades de emprego do Município e a fatores externos a ele.

Esta corrente migratória irradiou-se para os municípios situados no entorno de São Paulo. O período 1970/1980 marcou uma nova tendência: o crescimento do componente vegetativo voltou a ser o elemento principal do crescimento da Cidade, muito embora a migração para São Paulo ainda tenha sido intensa, tendo representado quase a metade do número de migrantes que acorreram à Região Metropolitana no mesmo período.

Assim, mantendo-se as condições atuais, é de se esperar que a taxa de crescimento populacional fique mais próxima da taxa de crescimento do componente vegetativo nos próximos anos, ou seja, que a evolução das taxas brutas de natalidade e de mortalidade passem a desempenhar papel mais decisivo no crescimento populacional.

Por outro lado, espera-se que a taxa de natalidade apresente lento declínio, em função de fatores tais como o desejo dos casais por menor número de filhos, a crescente participação da mulher nas atividades remuneradas, a disseminação de informações sobre práticas anticoncepcionais, além da própria diminuição do contingente migratório, já citada, pois sabe-se que os migrantes, originários das mais diversas regiões do País, possuem hábitos e costumes distintos dos verificados no Município e só adotam comportamento semelhante ao dos nativos quando se integram totalmente ao novo ambiente.

É preciso não esquecer também que as taxas de fecundidade reduziram-se, na década de 70, em todo o País e não apenas nas áreas metropolitanas. Quanto às taxas de mortalidade infantil, também é esperado um certo declínio, em função, sobretudo, da redução da mortalidade infantil, em face não apenas da maior cobertura de assistência médica em geral, mas principalmente, em razão da extensão dos serviços de infra-estrutura e saneamento básico para a periferia da Cidade.

Desta forma, com a manutenção dessas tendências nas variáveis demográficas, é de se esperar que as taxas de crescimento da população do Município, nos próximos anos, sejam ligeiramente decrescentes, passando de 3,4% a.a. no período de 1980 a 1985 a 1,44 no período de 1995 a 2000.

A Fundação SEADE elaborou uma série de hipóteses sobre o comportamento futuro da população paulistana, através do Método de Projeção por Corte e, na hipótese recomendada, adota justamente essas tendências ligeiramente declinantes quantificando, a população provável até o ano 2000 em 13.130.200 habitantes para o Município e 21.816.200 habitantes para a Região Metropolitana, o que significa um ritmo menos explosivo de crescimento do que o ocorrido no passado.

Tabela "A"

Evolução da População Município de São Paulo - 1872-1980

Anos	População	Incremento (%)	Taxa Média de Crescimento Geométrico (%)
1872	31.385		
1890	64.934	106,9	4,1
1900	239.820	269,3	14,0
1920	579.033	141,4	4,5
1940	1.337.644	131,0	4,3
1950	2.198.096	64,3	5,1
1960	3.781.446	72,0	5,6
1970	5.924.615	56,7	4,6
1980	8.493.226	43,4	3,7

Fonte: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
Censos Demográficos. Rio de Janeiro, 1872/1980.

Tabela "B"

Participação dos Migrantes Estrangeiros sobre a População Total do Município de São Paulo - 1872-1950

Anos	Participação (%)
1872	8,0
1890	22,0
1920	36,0
1940	22,0
1950	14,0

Fonte: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censos Demográficos. Rio de Janeiro, 1872/1980.

Tabela "C"

Evolução da População segundo seus Componentes Município de São Paulo

Anos	População nas Datas dos Censos	Crescimento Absoluto Decenal	Saldo Vegetativo Decenal	Saldo Migratório Decenal	Participação no Crescimento Absoluto Total		Taxa de Crescimento Decenal		Taxas Brutas		
					Vegetativo	Migratório	Total	Vegetativo	Migratório	Natalidade	Mortalidade
1940	1.326.261										
1950	2.198.096	871.835	242.810	629.025	27,9	72,2	65,7	18,3	47,4	25,4	13,0
1960	3.656.350	1.583.350	667.459	915.891	42,2	57,8	72,0	30,4	41,7	28,1	10,1
1970	5.224.615	2.257.914	972.571	1.285.343	43,1	56,9	61,1	26,5	35,0	32,0	8,4
1980	8.493.226	2.568.611	1.428.884	1.139.727	55,6	44,4	43,4	24,1	19,2	25,9	8,7

Fonte: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censos Demográficos. Rio de Janeiro, 1940/1980.

Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados – SEADE. Movimento do Registro Civil do Estado de São Paulo.

Tabela "D"

Participação da População do Município em relação à Grande São Paulo - 1940/1980

Anos	Município de São Paulo	Grande São Paulo	(%)
1940	1.326.261	1.568.045	84,6
1950	2.198.096	2.662.786	82,6
1960	3.666.701	4.739.406	77,4
1970	5.924.615	8.139.730	72,8
1980	8.493.226	12.588.745	67,5

Fonte: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censos Demográficos. Rio de Janeiro, 1940/1980.

Tabela "E"

Distribuição Percentual da População, segundo a Faixa Etária Município de São Paulo - 1970/1980

Faixa Etária	1970	1980
0 - 4	11,7	11,6
5 - 9	11,2	9,5
10 - 14	10,2	8,8
15 - 19	9,8	10,1

Continua

Tabela “E” (Continuação)
Distribuição Percentual da População, segundo a Faixa Etária
Município de São Paulo - 1970/1980

Faixa Etária	1970	1980
20 - 24	10,2	11,5
25 - 29	8,7	10,3
30 - 34	7,6	8,2
35 - 39	6,8	6,2
40 - 44	6,0	5,5
45 - 49	5,0	4,6
50 - 54	3,8	4,2
55 - 59	2,9	3,1
60 - 64	2,3	2,3
65 - 69	1,7	1,7
70 e +	2,1	2,4

Fonte: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
Censos Demográficos. Rio de Janeiro, 1970/1980.

Tabela “F”
Distribuição da População nas Administrações Regionais – ARs
Município de São Paulo

ARs - 1988	ARs (até dez./86)	1980	1988
Butantã (BT)	Butantã (BT)	352.010	485.914
Lapa (LA)	Lapa (LA)	239.170	269.034
Pinheiros (PI)	Pinheiros (PI)	280.140	303.426
Sé (SÉ)	Sé (SÉ)	582.362	585.257
Ipiranga (IP)	Ipiranga (IP)	427.335	418.005
Jaraguá/Pirituba (PJ) Perus (PR)	Pirituba/Perus (PP)	309.662	435.411
Freguesia do Ó (FO) Casa Verde (CV)	Freguesia do Ó (FO)	569.741	704.645
Vila Maria (VI) Vila Guilherme (VG)	Vila Maria/Vila Guilherme (MG)	557.521	569.120
Vila Mariana (VM) Jabaquara (JA)	Vila Mariana (VM)	709.106	821.503
Campo Limpo (CL) Capão Redondo (CR)	Campo Limpo (CL)	504.845	883.454
Ermelino (EM) São Miguel (MP) Itaim Paulista (IT)	São Miguel (ME)	617.626	895.055
Santo Amaro (SA) Pedreira/C. Grande (PG)	Santo Amaro (SA)	736.004	1.284.440
Capela do Socorro (CS) Parelheiros (PA)	Santo Amaro (SA)	736.004	1.284.440
Santana (ST) Tucuruvi (TV)	Santana (ST)	341.486	403.326
Moóca (MO) Tatuapé (TA)	Moóca (MO)	643.114	555.040
V. Aricanduva (VA) Penha (PE)	Penha (PE)	564.984	751.581
Sapopemba (SE) V. Prudente (VP) S. Mateus (SM)	Vila Prudente (VP)	501.653	706.176
Guaianases (G) Itaquera (IQ)	Itaquera/Guaianases (IG)	430.467	751.211
Total		8.493.226	10.822.009

Fonte: SEMPLA - Projeção de População - 1988.

Nota: Estimativa preliminar segundo o método logístico, mediante atribuição de densidades de saturação para cada subdistrito/distrito do Município de São Paulo e, posteriormente, para as áreas correspondentes às Administrações Regionais. Projeção a partir do total estimado pela Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados – SEADE.

Tabela "G"
Taxas de Crescimento Geométrico Anual

Período	Município de São Paulo ⁽¹⁾	Grande São Paulo ⁽¹⁾	Estado de São Paulo ⁽¹⁾	Brasil ⁽²⁾
1980-1985	3,40	3,76	3,17	2,64
1985-1990	2,22	2,95	2,51	2,10
1990-1995	1,77	2,38	2,28	1,89
1995-2000	1,44	2,06	2,00	1,69

Fonte: (1) Fundação SEADE.

Projeção a partir do método dos componentes por Coorte.

(2) Fundação IBGE.

2. Espaço Urbano de São Paulo e seus Problemas Básicos

A aglomeração urbana de São Paulo é constituída pela área urbana contínua que se desenvolveu em torno da cidade, e da qual a parte maior e mais importante está contida no Município.

O Plano tem como objeto o território do Município de São Paulo. Este território compõe-se da Cidade de São Paulo (parte da aglomeração metropolitana contida dentro do Município) e do restante do território municipal.

O Município de São Paulo limita-se ao norte com os Municípios de Guarulhos, Mairiporã e Caieiras; ao sul com os Municípios de Itanhaém e São Vicente; a leste com Itaquaquecetuba e Ferraz de Vasconcelos; a sudeste com os Municípios de Mauá, Santo André, São Caetano, Diadema e São Bernardo do Campo e a oeste com Cajamar, Santana do Parnaíba, Osasco, Taboão da Serra, Embu, Itapeverica da Serra, Embu-Guaçu e Juquitiba.

Embora o Plano objetive apenas o Município de São Paulo, é forçoso considerar como objeto de estudo, dentro do conjunto da Região Metropolitana da Grande São Paulo, as áreas urbanizadas contíguas (mancha urbana contínua) pois estas, embora se encontrem fora do Município, repercutem sobre sua dinâmica urbana.

A mancha urbana contínua, também denominada aglomeração metropolitana, estende-se hoje por 22 (vinte e dois) dos 38 (trinta e oito) municípios que constituem legalmente, desde 1974, a Região Metropolitana de São Paulo. Esses 22 (vinte e dois) Municípios são os seguintes: São Paulo, Itaquaquecetuba, Ferraz de Vasconcelos, Poá, Suzano, Moji das Cruzes, São Caetano do Sul, Santo André, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, São Bernardo do Campo, Diadema, Taboão da Serra, Itapeverica da Serra, Embu, Osasco, Carapicuíba, Barueri, Jandira, Itapevi e Guarulhos. Os demais 16 (dezesesseis) Municípios da Região Metropolitana, que não fazem parte da mancha urbana contínua, são: Biritiba-Mirim, Salesópolis, Vargem Grande, Guararema, Embu-Guaçu, Juquitiba, Cotia, Santana do Parnaíba, Pirapora do Bom Jesus, Cajamar, Caieiras, Franco da Rocha, Francisco Morato, Mairiporã, Arujá e Santa Izabel.

Esta aglomeração, que constitui uma das maiores do mundo, tem seu tamanho geralmente expresso através de sua população – aproximadamente 16 milhões de habitantes. Não é tão divulgada, porém, expressiva, sua dimensão físico-territorial. Embora repartida pelas zonas urbanas de vários municípios, aquela população se distribui por uma única e enorme "Cidade", com uma conformação ligeiramente alongada no sentido do Vale do Tietê – Leste-Oeste, limitada pela serra da Cantareira, ao norte e pelas represas, ao sul.

A área urbana contínua da aglomeração é de 153.800ha ou 1.538km² medindo, do extremo oeste (área urbana de Itapevi) ao extremo leste (área urbana de Moji das Cruzes), 90km em sua maior dimensão.

Áreas do Município de São Paulo e da Região Metropolitana:

1988	em Km ²		
	Área Total	Área Urbana	Área Rural
Município de São Paulo	1.509	899	610
Região Metropolitana	8.051	1.538	6.513

Fonte: Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo, 1988.

Secretaria Municipal do Planejamento – SEMPLA.

Instituto Geográfico e Cartográfico – IGC.

O Município de São Paulo detém 52% (cinquenta e dois por cento) da área urbana, 73% (setenta e três por cento) da população e 75% (setenta e cinco por cento) dos empregos de toda a aglomeração.

Apesar da densidade demográfica bruta média situar-se em torno dos 72 hab./ha do Município a maior parte da aglomeração é ocupada com densidades bem inferiores, em virtude da grande quantidade de terrenos e glebas vagas, tanto maior quanto mais periféricas as áreas.

Para explicar a expansão da mancha urbana contínua, devem ser inicialmente analisados alguns aspectos geomorfológicos, de acessibilidade, de implantação industrial e de polarização.

Do ponto de vista geomorfológico, como será descrito no diagnóstico sobre meio ambiente, toda a ocupação do solo, no sítio caracterizado por colinas e córregos, evitou as várzeas, procurando solos mais secos sem, porém, enfrentar declividades íngremes ou matas cerradas. A expansão deu-se, assim, pelas meias encostas de vales, ocupando sucessivas colinas, a partir da colina central (Centro Histórico).

Do ponto de vista da acessibilidade, a Cidade expandiu-se ao longo das únicas vias consolidadas: as estradas que ligavam São Paulo ao Porto de Santos (Vale do Tamanduateí, Estrada de Ferro Santos-Jundiaí e Estrada do Mar), ao Vale do Paraíba e à longínqua Capital Federal (Vale do Tietê e Vale do Paraíba, Estrada de Ferro Central do Brasil, Via Dutra), ao vasto interior, demandando a região de Campinas (Vale do Tietê, Estrada Velha de Campinas e Estradas de Ferro Paulista e Santos-Jundiaí) e à região de Sorocaba (Caminho da Consolação, Estrada de Ferro Sorocabana).

Formou-se assim um conjunto de vias radioconcêntricas, que garantiam o acesso a glebas potencialmente urbanizáveis, ao longo de corredores e, ocasionalmente, encontrando vilarejos contemporâneos a São Paulo (São Miguel, São Bernardo, Pinheiros, Vila Mariana, Osasco etc.).

Os prenúncios do processo de metropolização ocorreram quando, ao final do século XIX, sob o empuxo do crescimento demográfico, provocado por levas migratórias estrangeiras, os espaços ao longo dos corredores se preencheram e a mancha urbana passou a incorporar os núcleos urbanos anteriormente isolados.

Embora o crescimento neste século, mormente na década de 50, em que aumentou a migração interna, tenha prosseguido e, com o adensamento, tenha a trama viária da Cidade se tornado mais complexa, continua presente a força estruturante dos primitivos eixos viários acima apontados. O Vale do Tamanduateí, por exemplo, foi sucessivamente reocupado em três fases históricas distintas: pelo colonizador, pela estrada de ferro e pela indústria.

A rapidez da ocupação, a topografia acidentada e a escassez de recursos mantiveram insuficientes as alternativas viárias. O transporte público neste século, além de sobre trilhos (trem e bonde), deu-se sobre pneus, aproveitando as vias existentes, reafirmando as tendências radioconcêntricas. Juntamente com o sistema de transportes, as áreas industriais constituem elemento importante da organização espacial da Cidade, pois é em função da localização das atividades industriais e do sistema de transportes que se instala grande parte das demais atividades econômicas e da habitação.

Portanto, são esses os elementos estruturais que conferem articulação e unidade ao conjunto urbano. Esses elementos distinguem-se por terem maior estabilidade no tempo e são fundamentalmente o sistema básico de vias e transportes, os centros terciários, em que o centro principal se destaca, e as aglomerações industriais.

O conjunto desses elementos constitui o que se poderia chamar de esqueleto da Cidade. Sobre este se desenvolve o tecido urbano, formado de ruas e lotes, que vinculado a sistemas de infra-estrutura, vai sendo ocupado por edifícios e instalações, determinando afinal o quadro de assentamento de populações e unidades socioeconômicas (indústrias, lojas, escritórios, estabelecimentos públicos).

Cabe uma rápida referência a estes elementos estruturais.

O sistema viário principal compõe-se de uma rede de vias arteriais e de vias rápidas, estas de importância basicamente regional e incluindo os trechos urbanos das rodovias e suas interligações. O sistema principal de transportes abrange os corredores de ônibus predominantemente radiais, que utilizam vias de tipo arterial, onde circula a grande maioria dos passageiros de transportes coletivos, e pelo sistema de transportes de massa sobre trilhos, constituído pelo Metrô e linhas ferroviárias suburbanas.

Este sistema, caracterizado pelas dificuldades e limitações de sua alteração (veja-se o alto custo e lenta maturação dos projetos capazes de neles influir), tem papel excepcionalmente determinante na organização da Cidade.

Dois características ressaltam na estrutura do sistema de transportes de São Paulo: a sua configuração radioconcêntrica e a inexistência de um amplo sistema de transportes de massa, se comparado com outras metrópoles do mesmo porte, mesmo da América Latina.

O modelo radioconcêntrico vem sendo reforçado através de melhorias de vias, em função da demanda, resultando em algumas características da estrutura urbana, especialmente a polarização de atividades ao longo de corredores e a expansão das atividades terciárias centrais na direção das áreas residenciais das camadas de alta renda.

O sistema hierarquizado de subcentros diversificados de comércio e serviços, constitui elemento estrutural fundamental da aglomeração urbana. Este sistema, associado ao sistema de transportes, organiza a estrutura de polarização interna da aglomeração. Esses subcentros (chamados também de pólos ou núcleos terciários) foram classificados segundo o número de empregos no terciário, viagens atraídas por motivos de compras e negócios e número e tipos de estabelecimentos.

O Centro Metropolitano constitui o grande pólo de atração para toda a Região Metropolitana. Nele se localizam de forma mais intensa as funções terciárias (comércio, serviços, administração pública) centrais metropolitanas, ou seja, aquelas que atendem ao conjunto da metrópole.

A partir do Centro Metropolitano, irradiam-se aglomerações terciárias em forma de corredores que acompanham as grandes vias de tráfego. São exemplos destes corredores, a Avenida Rangel Pestana/Avenida Celso Garcia, a Avenida Santo Amaro, a Avenida Ibirapuera e a Avenida Domingos de Moraes/Avenida Jabaquara.

Além do Centro Principal (Centro Histórico mais a área contígua até a Avenida Paulista), identificam-se os seguintes subcentros:

Subcentros de 1º nível: Lapa, Pinheiros, Brás e, fora do Município, Santo André e São Bernardo. Caracterizam-se pela grande quantidade de lojas de porte, serviços pessoais, bancos e escritórios de serviços públicos.

Subcentros de 2º nível: Santo Amaro, Vila Mariana, Ibirapuera, Moóca, Osasco, Perdizes, Penha, Indianópolis e Itaim e, fora do Município, São Caetano e Osasco. Possuem as mesmas características dos de 1º nível, mas em menor quantidade.

Subcentros de 3º nível: Saúde, Vila Maria, Belenzinho, Pari, São Miguel, Tucuruvi, Santana, Rudge Ramos, Cambuci, Jabaquara e Faria Lima e, fora do Município, Guarulhos, Cotia e Diadema, possuem as mesmas características dos de 2º nível, mas em menor quantidade.

Subcentros menores: Alto da Moóca, Quarta Parada, Vila Prudente, Tatuapé, Sílvio Romero, Bom Parto, Vila Formosa, Vila Ema, Parque São Lucas, Vila IVG, Vila Carrão, Vila Matilde, Mateo Bei, Amador Bueno da Veiga, Arthur Alvim, Itaquera, Itaim Paulista, Guaianazes, Edu Chaves, Jardim Japão, Vila Medeiros, Vila Sabrina, Vila Maria Alta, Vila Guilherme, Água Fria, Tremembé, Casa Verde Baixa, Vila Nova Cachoeirinha, Limão, Brasilândia, Freguesia do Ó, Vila Bonilha, Jaraguá, Rio Pequeno, Vital Brasil, Vila Sônia, Campo Limpo, M'Boi-Mirim, Socorro, Largo do Socorro, Nossa Senhora do Sabará, Cidade Dutra, Vila Santa Catarina, Cupecê, Cursino, Sacomã e São João Clímaco.

Além desses subcentros, identificam-se também áreas subatendidas em comércio e serviços, de acordo com os seguintes parâmetros:

- a. as áreas situadas a mais de 12km (doze quilômetros) do Centro Principal, sendo, no entanto, mais polarizadas por ele do que por qualquer subcentro;
- b. as áreas que apresentam mais de 40,0% de viagens internas apesar de não possuírem nenhum subcentro de até 4º nível.

Para efeito de análise é importante ressaltar que, segundo dados da Pesquisa Origem/Destino, a população de todas as faixas de renda utiliza-se muito mais de serviços do que de comércio.

Dentre a população de baixa renda, a relação entre as viagens por motivo de serviços e as por motivo de compras é de 95,0% e 5,0%, respectivamente, e, dentre a população de renda média e alta, 85,0% e 15,0%. No caso da população de baixa renda, é lógico imaginar que, dentre os serviços de que necessita, os serviços públicos são os mais demandados.

Juntamente com o sistema de transportes e os subcentros de comércio e serviços, as zonas industriais integram o esqueleto da organização espacial da Cidade, pois em função da localização das atividades industriais e do sistema de vias e de transportes, são instaladas as demais atividades geradas pela economia, como por exemplo, as residências operárias e seus serviços complementares que, embora nem sempre conseguindo, procuram se situar próximas ao local de emprego.

A partir de meados da década de 50, a localização industrial na Região Metropolitana passou a se fazer ao longo dos principais eixos rodoviários, principalmente em São Bernardo e Guarulhos.

Apesar da tendência de instalação de novas indústrias grandes fora da Região Metropolitana, estima-se que o setor secundário continuará a crescer nesta região, porém a taxas menores e com menor participação relativa das grandes indústrias (mais de 100 empregados).

Adotando-se a classificação do Município em Zonas Centro, Norte, Sul, Leste e Oeste, notam-se algumas características bastante marcantes. Enquanto na Zona do Centro predominam os estabelecimentos de pequeno porte, ligados ao ramo mais tradicional (notadamente Bom Retiro e Brás), nas Zonas Oeste e Sul predominam os estabelecimentos industriais de maior porte, ligados ao ramo mais moderno do setor industrial (destacando-se os Subdistritos da Lapa e de Santo Amaro), com uma concentração espacial de estabelecimentos nas áreas próximas às vias marginais dos rios Tietê e Pinheiros, respectivamente.

A Zona do Centro, com cerca de 15% (quinze por cento) dos empregos industriais, caracteriza-se pela predominância do ramo industrial de vestuário, calçados e artefatos de tecido e o ramo da indústria editorial e gráfica.

A Zona Norte, com aproximadamente 8% (oito por cento) dos empregos industriais do Município, é a de menor concentração industrial, destacando-se as indústrias do vestuário, calçados e artefatos de tecido, metalurgia e mecânica.

As Zonas Sul, Oeste e Leste, nesta ordem, são as que detêm a maior parcela do emprego industrial do Município, com participação em torno de 76% (setenta e seis por cento), onde os gêneros metalurgia e material elétrico e de comunicações assumem papel de destaque no número de empregos industriais.

Cabe ainda ressaltar que, à medida em que se processa a distribuição territorial da população e as atividades econômicas e, ao mesmo tempo, ampliam-se as redes de transporte e outras infra-estruturas, vão se alterando as vantagens e desvantagens relativas dos diferentes terrenos do espaço urbano. Em cada zona e em cada terreno, a acessibilidade, somada a essas vantagens, determina sua atratividade. Essa atratividade, por sua vez, determina parte dos preços da terra urbana. A outra parte desses preços é decorrente do potencial construtivo de cada lote, fixado através da Lei de Uso e Ocupação do Solo (Zoneamento), pela Prefeitura. Estes preços – ou aluguéis –, que refletem perspectivas diferenciadas de lucro imobiliário, irão resultar no segundo momento, em níveis diferenciados de ocupação de terrenos. Assim sendo, em cada zona, haverá graus variáveis de segregação das diferentes classes sociais. Conseqüentemente, a população de menor poder de compra distribuir-se-á nos terrenos mais afastados e menos equipados e, por isso de menor preço.

As variações na ocupação do solo e outras características gerais do processo de urbanização apontadas pela análise da pesquisa OD-77, relativas à densidade populacional, total e de baixa renda, condição de propriedade, e pelos estudos elaborados por SEMPLA referentes à verticalização, vazios urbanos, subcentros terciários, preços de terreno e infra-estrutura, permitem estabelecer três compartimentos correspondentes aos estágios diferenciados de urbanização.

As tendências já verificadas em 77, hoje se confirmam e apesar das variáveis quantitativas não terem sido atualizadas, a qualidade dos problemas que caracterizam esses três compartimentos não se altera, tanto assim que serviram de substrato às propostas constantes do Anteposto de Lei do Plano-Diretor. Neste Plano a delimitação das áreas de aplicação das diretrizes foi alterada em relação à discriminação das áreas utilizadas na análise a seguir apresentada. Os três compartimentos mencionados em que o Município foi dividido são: Área Central, Anel Intermediário e Anel Periférico.

Entende-se por Área Central a grande região que vai do rio Tietê, ao norte, aos Bairros do Paraíso e Cambuci, ao Sul. A sudoeste chega até o rio Pinheiros, incluindo os Jardins e o Alto de Pinheiros. A oeste, alcança até a Água Branca e Perdizes. Trata-se de área caracterizada por uma grande concentração de empregos, intensa ocupação do solo e grande congestionamento de tráfego.

É possível distinguir na Área Central duas áreas mais específicas: Centro Principal, formado pelo centro histórico e sua área de expansão até a Avenida Paulista; e Centro Metropolitano constituído pelo Centro Principal acrescido de sua zona de expansão nos anos 70, atingindo até o rio Pinheiros.

No Centro Principal a análise do grau de aproveitamento de seus terrenos e a identificação de áreas deterioradas em suas vizinhanças constituem provas de estagnação que vem ocorrendo há anos, especialmente a partir de 1970.

Esta estagnação pode ser identificada pela redução do ritmo de crescimento populacional e de área construída, quer comercial, quer residencial, bem como pela diminuição de conversão de edifícios residenciais em comerciais. Isto vem ocorrendo em função do deslocamento de uma série de atividades comerciais e de serviços geradores de empregos para as adjacências da Avenida Paulista e outras áreas.

Desta forma, o problema de ocupação excessiva do solo e o conseqüente congestionamento do centro, ocorridos na década de 60, reduziu-se sensivelmente, restando com isso, no Centro Principal, áreas onde o excelente potencial locacional e a infra-estrutura disponível encontram-se subutilizados e deteriorados. Nessas áreas, as edificações mais antigas vêm sendo gradativamente encortçadas.

Entre as áreas subutilizadas e deterioradas, vizinhas ao Centro Principal, incluem-se extensas porções de bairros como a Bela Vista, os Campos Elíseos e a Liberdade.

Certas atividades especializadas tais como a de comércio ligado ao automóvel (Avenida Duque de Caxias), de comércio de material elétrico e eletrônico (Rua Santa Ifigênia) e de diversão noturna (Vila Buarque e Bela Vista) permaneceram nas adjacências do Centro Principal.

Por outro lado, a descentralização das atividades terciárias reforçou zonas próximas ao Centro Principal, tendo-se configurado um Centro expandido, ou Metropolitano, que apresenta uma clara tendência de expansão na direção sudoeste, chegando até o rio Pinheiros. Trata-se de uma região já razoavelmente heterogênea pois a expansão central vem se fazendo de maneira cada vez mais dispersa, "pulando" bairros residenciais, como os jardins.

A parte sudoeste do Centro Metropolitano (que vai da Avenida Paulista ao rio Pinheiros), é uma área que está a exigir atenção do Poder Público, dada a sua clara tendência à concentração de atividades e população e, conseqüentemente, ao agravamento dos problemas de congestionamento e poluição.

Dentre as tendências problemáticas da Área Central, destacam-se: a possibilidade de repetição dos padrões de ocupação e congestionamento verificados em sua parte mais antiga, a

deterioração das condições ambientais, que já se manifesta em diversos locais, e acentuado conflito entre os usos residencial, comercial e de serviços.

O grande Anel Intermediário, que envolve a Área Central, atinge Ermelino Matarazzo, a leste, e compreende Santana e Freguesia do Ó, ao norte, a Lapa, a oeste, e Santo Amaro e Jabaquara, ao sul. Possui razoáveis condições de acessibilidade e disponibilidade de infra-estrutura, alguns centros de comércio e serviços consolidados (Lapa, Ipiranga, Santo Amaro, Penha, Indianópolis, Ibirapuera, Vila Mariana e Moóca), verticalização incipiente, sem no entanto apresentar os problemas de deterioração das condições ambientais e congestionamento já verificados na Área Central.

A falta de articulação interna dificulta a interligação entre os setores deste anel e o conjunto da aglomeração. De maneira geral, o preço de terrenos no Anel Intermediário é alto, especialmente na sua porção sudoeste, onde mais se concentram as classes média e alta. Nele há grande disponibilidade de terrenos não ocupados que contam com infra-estrutura e equipamentos ociosos, caracterizando um potencial de urbanização subaproveitado.

No Plano-Diretor proposto preferiu-se adotar diretrizes comuns a uma área mais ampla do que a Área Central, denominada no texto do Plano-Diretor de Área Consolidada, atingindo a toda a região até Santana ao norte, Tatuapé e Moóca na direção leste, e Ipiranga, Jabaquara e Santo Amaro, na direção sul e abrangendo a área do Morumbi e Butantã a oeste. Essa ampliação foi adotada porque a natureza das diretrizes recomendadas se aplica igualmente a toda essa região face à disponibilidade existente da infra-estrutura urbana e à considerável descentralização de atividades de comércio e serviços já observada.

O Anel Periférico compreende toda a área entre o Anel Intermediário e as divisas do Município. A parte referente ao quadrante leste compreende as áreas extremas periféricas das Administrações Regionais de São Miguel e São Mateus e Vila Prudente, passando por Itaquera e Guaianazes; nos demais figuram parte de Santo Amaro e Campo Limpo, ao sul, Butantã e Lapa, a oeste, Freguesia do Ó e Perus-Pirituba, ao norte. A ocupação do solo é rarefeita, as condições habitacionais precárias, o sistema de transporte incompleto e deficiente e a infra-estrutura, em geral, insuficiente. Sua população é predominantemente de baixa renda.

Como sua população é de baixa renda, não existem nesse anel subcentros terciários de importância. Essas características, acrescidas da grande carência de equipamentos sociais, do baixo padrão de edificação e urbanização e da grande deterioração do sítio urbano, configuram um espaço desvalorizado, cuja recuperação exigiria recursos e procedimentos muito além dos que são disponíveis a curto prazo.

Essa configuração física do espaço urbano decorreu das atividades dos empreendimentos imobiliários, obedecendo a leis de mercado tanto no parcelamento do solo como na implantação das edificações, que se exerceu com o mínimo de controle por parte da Prefeitura até a década de 1970. Desta época em diante o Poder Público passou a adotar uma concepção de cidade que compreendia o estabelecimento de diretrizes gerais físico-territoriais, e o estabelecimento de metas para implantação dos serviços públicos a curto e médio prazo, em decorrência dos déficits constatados, bem como, a instituição de aperfeiçoamento dos controles de forma a assegurar qualidade aos novos empreendimentos públicos e privados.

No início do século, as normas vigentes estavam mais voltadas às condições de estética e higiene das edificações sem se preocupar com o direcionamento do crescimento urbano, estabelecendo tão-somente diretrizes para a localização de algumas atividades e, exigências mínimas para a largura das ruas; porém, isto sem exercer qualquer controle sobre esse processo. Somente, em 1913 passa a Prefeitura a exigir a aprovação dos arruamentos (Lei n. 1.666, de 26 de março de 1913).

Em 1923 a concepção das normas municipais influenciada pela Companhia City passou a exigir nos arruamentos a obrigatoriedade de doação de espaços para áreas verdes e sistema viário (Lei n. 2.611/23).

Posteriormente, iniciou-se, através do Ato n. 663/34, o processo de zoneamento em regiões do município por meio da criação de zonas estritamente residenciais unifamiliares.

Somente em 1937, o Governo Federal, através do Decreto-lei n. 58, de 10 de dezembro de 1937, passou a exigir a obrigatoriedade da inscrição dos arruamentos nos registros de imóveis, porém, tal exigência não implicava na aprovação do loteamento pela Prefeitura.

Os recobrimentos aerofotogramétricos executados a partir de 1930 não foram plenamente utilizados como instrumentos de controle, mas sim, para constatação da realidade, uma vez que não sofreram atualizações sistemáticas permanentes.

Nesta época, a concepção de cidade nos planos municipais estava ligada à remodelação da rede viária, resultando em várias leis de melhoramentos viários.

Somente a partir da década de 50 tal concepção começou a ser alterada através da contratação pela Prefeitura da pesquisa Sagmacs coordenada pelo Padre Lebret que efetuou uma análise da aglomeração urbana que culminou com propostas de alteração da estrutura urbana, sendo apenas algumas dessas propostas incorporadas pela legislação municipal (Lei n. 5.261, de 4 de julho de 1957).

Posteriormente, foram alteradas as normas de arruamento especialmente quanto à exigência das áreas a serem doadas para espaços verdes e quanto à exigência de serviços de infra-estrutura até então a cargo da Prefeitura (Leis ns. 6.877, de 11 de maio de 1966 e 7.035, de 12 de junho de 1967).

Apesar da existência de algumas normas, a falta de concepção clara de estrutura da Cidade, que foi apenas esboçada pela pesquisa Lebret, mas não absorvida pela administração, aliada à ausência de instrumentação técnica e controle legal eficaz e uma decisão política de implementação dos novos aperfeiçoamentos normativos conduziram a um desenvolvimento descontrolado da cidade.

Com base nos estudos realizados pelo PUB – Plano Urbanístico Básico foi criada uma concepção clara da cidade, apesar de influenciado pelo milagre econômico de então, que culminou com a aprovação do primeiro Plano-Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de São Paulo (Lei n. 7.688/71) com seus desdobramentos normativos através da primeira Lei Geral de Zoneamento (Lei n. 7.805, de 1º de novembro de 1972), que continha além da criação de zonas de uso diferenciadas em função das diferentes regiões da cidade e da concepção proposta, uma nova disposição para o parcelamento do solo urbano.

A partir de então foram efetuados aperfeiçoamentos sistemáticos da legislação visando corrigir alguns aspectos da concepção de cidade proposta.

Ao encontro desse aperfeiçoamento foi promulgada legislação federal referente ao parcelamento de solo urbano (Lei n. 6.766, de 19 de dezembro de 1979 – Lehmann), que permitiu o controle efetivo do processo de parcelamento do solo, através da atuação conjunta das Prefeituras Municipais e registro de imóveis, estabelecendo penalidades civis para os loteadores clandestinos.

Apesar de ter havido ao longo do tempo, um aperfeiçoamento do controle do processo de urbanização, ele apresenta ainda dificuldades operacionais para uma efetiva implantação das normas estabelecidas.

O novo Plano-Diretor pretende introduzir uma concepção de Cidade tendo em vista a adequação da intensidade da ocupação do solo, a capacidade das infra-estruturas instaladas e a qualidade ambiental, fixando para isso diretrizes para atuação dos setores público e privado, a serem implementadas gradualmente em função da fixação de prioridades e disponibilidade de recursos.

Para alcançar os objetivos previstos o Plano estabelece a criação de novos instrumentos normativos definindo uma participação mais efetiva do setor privado na condução de solução de recuperação de áreas deterioradas e na ocupação de novas áreas segundo padrões urbanísticos mais equilibrados nos aspectos ambientais e na relação entre espaços abertos e edificados, prevendo-se também, a regulamentação por legislação específica da participação da iniciativa privada na complementação dos serviços públicos de competência municipal.

O aperfeiçoamento do controle público sobre o desenvolvimento da Cidade dar-se-á pela implementação do Sistema de Planejamento previsto no plano, através do desdobramento normativo do anteprojeto de lei e uma maior eficácia na fiscalização das normas vigentes. Os Conselhos Regionais de Planejamento cuja criação é proposta no anteprojeto de lei deverão colaborar com a administração detectando falhas e omissões no cumprimento da legislação, informando os órgãos competentes para aplicação das penalidades cabíveis.

3. Habitação de Interesse Social

A questão habitacional assume neste Plano-Diretor papel de destaque visto que a moradia não é apenas um abrigo, mas uma unidade física e familiar inserida no meio urbano, com seus complementos de infra-estrutura, transporte, equipamentos sociais, abastecimento e paisagem.

O processo de crescimento da Cidade de São Paulo, nas últimas décadas, tem tido como efeitos uma disponibilidade bastante desigual dos benefícios sociais, a persistência de uma precária qualidade de vida urbana, além da deterioração do meio ambiente.

A questão da ampliação do atendimento da demanda habitacional não se limita hoje ao seu aspecto quantitativo. As chamadas habitações subnormais são o retrato incontestado da busca de soluções, pela população, diante da reduzida capacidade aquisitiva das suas faixas de renda mais baixas. O total da população favelada, que em 1973 era de 71.840 habitantes, pelo Censo de 1987 atingiu 818.872 habitantes, o que representa 7,5% da população total. A este quadro de subnormalidade devem ser acrescidas as informações, referentes à população residente em cortiços e casas precárias, cujo número depende de levantamentos adicionais.

Este quadro de carência habitacional, ampliado pelas invasões de terrenos públicos (2%), pode ser atribuído, em parte, ao agravamento da crise econômica e de desemprego e indica a complexidade e o vulto das necessidades sociais a serem atendidas, constituindo-se em desafio ao Poder Público Municipal para satisfazê-la, em face dos recursos disponíveis.

Esforços têm sido feitos pelo Poder Público no sentido de atenuar o crescente déficit habitacional. A produção oficial de habitações tem sido contemplada pelas diferentes esferas governamentais desde a década de 40. Com a criação do BNH em 1964, e mais recentemente com a atuação da COHAB, essa produção se consolidou e operacionalizou-se em ampla escala.

No entanto, essa produção tem sido ainda insuficiente em face da demanda acumulada e crescente. A responsabilidade principal do atendimento habitacional é do Governo Federal que tem a gestão dos recursos do FGTS destinados precipuamente à habitação. A Prefeitura deve contribuir, como vem fazendo, na aplicação dos recursos e na implantação de serviços públicos. O equacionamento eficaz do atendimento exigirá entretanto, uma contribuição de subsídio para permitir o acesso à habitação da população de baixa renda que o atual Governo do Estado pretende implantar.

A ação do Poder Público Municipal tem sempre esbarrado na inevitabilidade do custo elevado da terra. Duas formas de atuação têm sido utilizadas: a regulamentação urbanística (intervenção indireta) e a intervenção direta, através da Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo – COHAB, da Empresa Municipal de Urbanização – EMURB e a Superintendência de Habitação da SEHAB.

A COHAB produziu até 1985 cerca de 85 mil habitações, e entre 1986/1988 foram executadas mais de 54 mil unidades. Quanto às dimensões dos conjuntos habitacionais, baseiam-se no pressuposto de ganhos de escala. Da opção por grande escala decorreu a necessidade de ocupar regiões mais afastadas, desligadas da trama urbana, estendendo-a precocemente e, assim, aumentando todos os custos da gestão urbana.

O que importa anotar é que a política locacional e a política de grandes conjuntos da COHAB acarretaram resultados problemáticos para a Cidade e para a própria empresa. A COHAB adquiriu 7 (sete) glebas grandes na Zona Leste da cidade (Itaquera e Guaianazes), algumas parcialmente localizadas em zona rural, por preço unitário naturalmente baixo, uma vez que constituíam áreas afastadas, por vezes sem urbanização próxima e acesso sequer projetado.

Esta localização extremamente periférica, foi agravada, no caso de Santa Eltelvina e de outras, pela topografia acidentada, o que exigiu enormes cortes, aterros, muros de arrimo e consolidações. Além disso, deve-se mencionar que a região era coberta por matas naturais que tiveram de ser derrubadas.

Hoje com esses conjuntos parcialmente edificados, verifica-se o elevado custo direto de sua implantação e o elevado custo indireto decorrente da extensão da rede de infra-estrutura, muito além da área já urbanizada de São Paulo. Seu eventual efeito polarizador acentuará a periferização da população; o aumento do custo de transporte e a quantidade de vazios, que tornam ociosas as redes de infra-estrutura. A socialização destes custos escamoteia o fato de ter havido um grave equívoco na adoção destas localizações extremamente periféricas, ao invés de se optar pelo preenchimento de vazios, com conjuntos menores, no Anel Intermediário e nas áreas mais próximas do Anel Periférico.

Além da atuação da COHAB, a SEHAB-HABI, através do FUNAPS – Fundo de Atendimento à População Moradora em Habitação Subnormal, atendeu, no período de 1986 a 1988 a cerca de 11.700 famílias nos Programas “Provisão de Terra e Moradia”, “Urbanização de Favelas” e “Melhoria de Favelas”.

Também no que diz respeito à atuação indireta, o Município encetou esforços para contar com a colaboração da iniciativa privada na provisão da habitação. Neste sentido, a PMSP aprovou o Decreto n. 17.810, de 4 de fevereiro de 1982 que fixou normas técnicas especiais para a produção de habitações de interesse social pela iniciativa privada, prerrogativa até então reservada ao Poder Público. Nessa linha de intervenção indireta e na perspectiva de promover um assentamento habitacional com qualidade em áreas já adotadas de infra-estrutura e equipamentos e que não venha a acarretar novo ônus para o Poder Público, o Município recorreu a novos mecanismos de intervenção indireta. Assim, a Lei n. 10.209, de 9 de dezembro de 1986 – Lei de Desfavelamento – possibilita o Município obter, da iniciativa privada, unidades habitacionais de interesse social. Em contrapartida o Poder Público concede alterações de uso, índices de ocupação e coeficiente de aproveitamento ao proprietário do lote que produziu as habitações.

Esta negociação deve obedecer a critérios de avaliação da troca e sobretudo às diretrizes urbanísticas gerais e locais da área em que o proprietário recebe o benefício. Este procedimento, em fase experimental de aplicação, deverá sofrer os devidos ajustes, sempre no sentido de preservar a qualidade do produto habitação e do seu entorno, garantido em assentamento com qualidade.

4. Meio Ambiente Urbano

A Cidade de São Paulo estende-se atualmente sobre um amplo sítio que compreende compartimentos muito diversificados, especialmente no que tange à sua base geológica, ao relevo e à drenagem. Esses compartimentos são compostos por planícies fluviais, colinas de médias declividades e, na periferia da cidade, por colinas de altas declividades.

O sítio foi sendo urbanizado ao longo de vias que partiam do Centro Histórico evitando as várzeas e procurando as meias encostas ou os espigões.

Essas primeiras expansões puderam ocupar solos adequados fugindo das várzeas e das declividades excessivas. Mas, à medida que a população crescia, o ritmo de urbanização acelerou-se e loteamentos foram abertos e ofertados, sem a cautela necessária para com a drenagem, a declividade e os demais aspectos que compõem o meio ambiente físico da cidade.

Na década de 50, quando o crescimento de São Paulo tornou-se extremamente rápido, foi implantado um modelo de urbanização de fundos de vale, com canalização de córregos em galeria fechada, o que acarretou a impermeabilização gradual dos fundos de vale, resultando, após 3 (três) décadas, em dificuldades crescentes para a drenagem natural de águas pluviais.

Ao mesmo tempo em que a Prefeitura assim procedia, o meio ambiente urbano também foi degradado pelo desmatamento, pela derrubada indiscriminada de árvores e pela ocupação desordenada de solos arenosos e friáveis, de declividade excessiva para a urbanização. Isto

ocorreu especialmente na periferia, onde os loteamentos, em grande parte clandestinos, sem pavimentação de vias, provocaram a destruição da cobertura vegetal do solo, o qual ficou exposto à erosão. Por outro lado, os lotes oferecidos à população eram pequenos, sem espaço para arborização e, freqüentemente, em declividade que provoca deslizamento.

Este suceder de ocupações inadequadas do sítio natural resultou em uma série de problemas ambientais que figuram no Quadro 1.

Para efeito de um diagnóstico, no contexto do Plano-Diretor, destacam-se, dentre os problemas que afetam a qualidade ambiental no Município, por sua significância territorial e por sua repercussão na ocupação, os seguintes: vulnerabilidade à erosão, drenagem insuficiente (enchentes) e má qualidade do ar (incluindo o problema da poluição).

O inventário da situação de cada um desses 3 (três) problemas permitiu o diagnóstico do sítio urbano por compartimentos diferenciados.

Para definição dos compartimentos diferenciados segundo a vulnerabilidade à erosão, foram consideradas as propriedades geotécnicas dos solos, as incidências de altas declividades e a distribuição diferenciada do impacto pluvial, consideradas as máximas em 24 (vinte e quatro) horas (Quadro 2).

Para definição dos compartimentos diferenciados segundo as condições de drenagem, foram considerados os níveis de comprometimento dos fundos de vale e das bacias, pelo tipo de ocupação, bem como a ocorrência de inundações e a distribuição do impacto pluviométrico, consideradas as máximas em 24 (vinte e quatro) horas (Quadro 3).

Para definição dos compartimentos diferenciados, segundo as condições de qualidade do ar, foram considerados, além dos índices de poluição (produzida pelo SO₂ e por material particulado), os níveis de temperatura (existência de ilhas de calor), as isoietas (pluviosidade média anual) e o efetivo uso e ocupação do solo (Quadro 4).

A situação atual das áreas verdes e dos parques da Cidade de São Paulo merece uma avaliação preliminar, pois não se dispõe de dados que apresentem um quadro geral de quantificação e de padrão qualitativo dos mesmos.

Com relação às áreas verdes, estão sendo elaborados estudos para estabelecer com precisão a quantidade e a distribuição da vegetação significativa no Município com o objetivo de preservá-la. O Quadro 5 mostra a distribuição das áreas verdes públicas pelas Administrações Regionais – ARs, incluindo-se as praças, os parques e as áreas verdes ajardinadas do sistema viário.

No que diz respeito aos parques municipais e estaduais estes foram quantificados e localizados (Quadro 6) por Administração Regional – AR, devido à especial relevância que apresentam como condicionantes de qualidade do meio ambiente urbano.

O processo de urbanização de São Paulo, eliminou parcelas substantivas da vegetação existente, não recompôs a cobertura vegetal, impermeabilizou excessivamente o solo e provocou graves erosões; este processo em virtude de seu caráter irreversível, resultou em grande carência de áreas verdes (apenas 3,69m² por habitante), hoje cada vez mais exigidas pela população, que tardiamente toma consciência de sua importância para a qualidade do ambiente urbano.

A reserva de espaços para as áreas verdes se faz, principalmente, através do processo de parcelamento do solo, regulamentada pela legislação municipal. Este processo é precário, pois a reserva é feita com critério quantitativo (15,0% da área total do loteamento), não se vinculando a área verde à densidade populacional, ao volume de edificações ou à sua localização.

Os dispositivos da Lei n. 4.913, de 30 de dezembro de 1981, exigem que a Prefeitura localize 50,0% (dos 15,0% já citados) da área verde, ou seja, 7,5% do total, e tal prática vem acontecendo. Ocorre, entretanto, que a maioria dos loteamentos existentes não foi aprovada, mas sim regularizada e não se subordina a qualquer norma oficial. Agravando esta situação, estas áreas têm sido utilizadas pelo Poder Público para localização de equipamentos urbanos, tendo sido, ultimamente, alvo de invasões para habitação por parte de populações carentes, devido à falta de recursos da Prefeitura para urbanizar, conservar e fiscalizar esses espaços públicos.

A destinação de áreas maiores para parques tem sido esporádica e casuística, exigindo nova política de reserva de áreas com dimensões significativas para esse fim.

Quadro 1

Qualidade Ambiental: Principais Problemas e Causas

Principais Problemas	Causas
Perda de referências paisagísticas	Ocupação inadequada de áreas de potencial paisagístico relevante (vegetação, relevo, solo e drenagem)
Carência de áreas verdes	Legislação omissa quanto a critérios de conservação do solo natural e arborização Desmatamento Escasso empenho das Administrações e limitados recursos alocados a este fim
Irreversibilidade do processo de ocupação urbana, sem reserva de áreas para parques	Eliminação do potencial geocológico Dificuldades econômicas e culturais Inviabilizando a reversão do uso para recriar área verde
Má distribuição de áreas verdes de recreação	Ocupação indiscriminada do espaço urbano com edificações Falta de conscientização e reivindicação popular Falta de estabelecimento de prioridades e de planejamento Falta de áreas livres em potencial para parques
Invasão de áreas com destinação para parques, para fins habitacionais e para equipamentos	Falta de estoque de terras para usos habitacionais e para equipamentos
Falta de conscientização da significância das áreas verdes como elemento de equilíbrio da estrutura urbana, para melhoria da qualidade de vida e da qualidade ambiental	Aspectos culturais do processo de urbanização da população migrante
Erosão	Ocupação inadequada de áreas de altas declividades e solos vulneráveis Retirada da cobertura vegetal Técnicas inadequadas de terraplanagem Pavimentação incompleta Infra-estrutura incompleta
Enchentes	Assoreamento dos cursos d'água Excesso de impermeabilização do solo Sistema de drenagem incompleto ou insuficiente Ocupação inadequada de várzeas e fundos de vale
Poluição de águas (rios, córregos, represas)	Ocupação inadequada de bacias de drenagem e fundos de vale Coleta e tratamento de esgoto incompletos insuficientes Impermeabilização excessiva do solo Insuficiência do sistema de coleta e destinação do lixo
Poluição do ar	Veículos de motor de combustão Indústrias sem controle ambiental
Desconforto ambiental	Legislação omissa quanto aos efeitos ambientais da urbanização Infra-estrutura e serviços insuficientes Má qualidade dos logradouros públicos e outros espaços públicos

Quadro 2
Qualidade Ambiental - Vulnerabilidade do Solo à Erosão segundo Compartimentos

Compartimentos e subcompartimentos		Vulnerabilidade do solo à erosão	Declividade %	Impacto pluviométrico máximo 24 horas (mm)
I	Bacia Sedimentar de São Paulo	Não Vulnerável	< 40,0	< 150
I _A	Penha, Ermelino Matarazzo e Vila Formosa	Vulnerável ocorrências isoladas	< 40,0	< 150
II	Morros da Zona Leste e Heliópolis	Vulnerável	< 40,0	< 150
II _A	Carmo e Santa Etelvina	Vulnerável	> 40,0	< 150
III	Meia encosta da Cantareira, Colinas do Butantã e Campo Limpo e Pedreira	Vulnerável	< 40,0	150-175
III _A	Morumbi	Não vulnerável	< 40,0	150-175
III _B	Baronesa e Guacuri	Vulnerável	> 40,0	150-175
IV	Interlagos e Zona Rural Sul	Vulnerável	< 40,0	175-300
IV _A	Jaceguava, Parelheiros, Embura e Sul de Campo Limpo	Vulnerável	> 40 ocorrências isoladas	175-300
V	Jaraguá e Serra da Cantareira	Vulnerável	> 40,0	175-300
VI	Região do rebordo da Serra do Mar	Vulnerável	> 40,0	> 300
VI _A	Ponte Alta	Não vulnerável	< 40,0	> 300

Quadro 3
Qualidade Ambiental - Drenagem Segundo Níveis de Comprometimento das Bacias e Fundos de Vales

Compartimentos e subcompartimentos	Níveis de comprometimento das Bacias (5 níveis)	Níveis de comprometimento dos fundos de vale (4 níveis)	Ocorrências de Inundações	Impacto pluviométrico máximo em 24 horas (mm)	
I	Várzeas principais do Tietê, Tamanduateí e Aricanduva	Níveis 4 e 5	Nível 4 predominantemente e ocorrência do nível 3	Áreas extensas e contínuas ao longo das canalizações do Tietê e Tamanduateí e afluentes	< 150
I _A	Várzea do Tietê - trecho não canalizado	Nível 1 predominantemente	Nível 2 predominantemente	Áreas extensas na várzea do Tietê não canalizadas	< 150
I _B	Várzea do canal do Jurubatuba	Níveis 4 e 2	Nível 2 predominantemente	Não ocorre	> 150
II	Colina Central	Nível 4 predominantemente e ocorrência do nível 5	Nível 4 predominantemente e ocorrência ao sul do nível 3	Pontos localizados distribuídos ao longo de córregos canalizados	< 150
III	Colinas de Butantã e Campo Limpo	Nível 2 predominantemente e níveis 3 e 4	Níveis 2 e 3	Pontos localizados distribuídos ao longo dos córregos e áreas extensas ao longo da parte canalizada do córrego	> 150
IV	Colinas intermediárias da Zona Leste	Nível 4 predominantemente e grande ocorrência do nível 2	Nível 2 predominantemente e ocorrência a leste e sul do nível 3	Pontos localizados nas várzeas dos córregos afluentes do Tietê não canalizado	< 150
IV _A	Colinas de São Miguel	Nível 2 predominantemente	Nível 2 predominantemente	Pontos localizados nas amplas várzeas do córregos afluentes do Tietê	< 150

Continua

Quadro 3 (Continuação)

Qualidade Ambiental - Drenagem Segundo Níveis de Comprometimento das Bacias e Fundos de Vales

Compartimentos e subcompartimentos	Níveis de comprometimento das Bacias (5 níveis)	Níveis de comprometimento dos fundos de vale (4 níveis)	Ocorrências de Inundações	Impacto pluviométrico máximo em 24 horas (mm)
V Bacias dos córregos Tatuapé, Moóca e Oratório	Nível 4 predominantemente	Níveis 4 e 2	Pontos localizados ao longo dos córregos	< 150
VI Interlagos	Nível 4 predominantemente e grande ocorrência do nível 1	Nível 3 predominantemente e grande ocorrência do nível 2	pontos localizados ao longo de córregos não canalizados	> 175
VII Jaraguá	Níveis 3 e 1	Níveis 3 e 2	Poucos pontos localizados ao longo de córregos não canalizados	> 175
VII _A Freguesia do Ó, Santana e Tucuruvi	Nível 4 predominantemente e ocorrência dos níveis 1 e 3	Níveis 4 e 3	Áreas extensas junto às nascentes e curso médio dos córregos	> 150
VIII Serra da Cantareira, Zona Rural Sul e Leste	Nível 1 predominantemente e ocorrência localizada do nível 4	Nível 1	Não ocorrência	Zona Norte e Sul: > 175 Zona Leste: < 150

*Níveis de Comprometimento das Bacias:**Nível 1. não impermeabilizada**Nível 2. pouco impermeabilizada**Nível 3. impermeabilização média**Nível 4. muito impermeabilizada**Nível 5. totalmente impermeabilizada**Níveis de Comprometimento dos Fundos de Vale:**Nível 1. córregos não canalizados e fundos de vales não ocupados**Nível 2. córregos não canalizados e fundos de vale em início de ocupação**Nível 3. córregos não canalizados e fundos de vale ocupados**Nível 4. córregos canalizados e fundos de vale ocupados*

Quadro 4

Qualidade Ambiental - Qualidade do Ar Segundo Compartimentos

Compartimentos e subcompartimentos	Poluição do ar: SO ₂ , x material particulado	Temperatura (°C)	Pluviosidade média (mm)	Uso e Ocupação do Solo
I Várzea do Tietê e do Tamanduaté	Muito alta > 10.000 - 12.000	Alta 27 - 30°	Baixa 1.350 - 1.450	Ocupação total Zona central Uso industrial
I _A Região da Lapa e da Vila Prudente	Altíssima > 12.000	Alta 28 - 30°	Baixa 1.350 - 1.450	Uso industrial predominantemente
II Vertente Oeste do Tamanduaté	Alta 8.000 a 10.000	Alta 27 - 30°	Baixa 1.350 - 1.400	Ocupação total Verticalização
III Várzea do Tietê e Aricanduva e Colinas	Baixa < 6.000	Alta 28 - 30°	Média 1.400 - 1.500	Ocupação total Bairros áridos
IV Colinas e morros da Zona Leste	Baixa < 6.000	Média 26 - 28°	Média 1.400 - 1.450	Ocupação de baixa densidade Uso residencial Predomínio de espaços livres e áreas verdes
IV _A Zona Rural Leste e Santa Etelvina	Baixa	Média 25 - 27°	Média 1.400 - 1.450	Ocupação localizada COHAB/Santa Etelvina Predomínio de áreas verdes e matas Uso agrícola

Continua

Quadro 4 (Continuação)

Qualidade Ambiental - Qualidade do Ar Segundo Compartimentos

Compartimentos e subcompartimentos	Poluição do ar: SO _x , material particulado	Temperatura (°C)	Pluviosidade média (mm)	Uso e Ocupação do Solo
V Várzea do Tietê e colinas de São Miguel	Baixa < 6.000	Média 27 - 28°	Baixa 1.350 - 1.450	Ocupação de média e baixa densidade Uso residencial Uso industrial localizado
V _A Várzea do Tietê	Baixa < 6.000	Baixa 26 - 27°	Baixa com ilha de 1.350	Uso industrial/Via Dutra Área Verde/Parque Ecológico
VI Interlagos e colinas de Santo Amaro e Campo Limpo	Baixa < 6.000	Média (27 - 28°) com predomínio de baixa (25 - 27°)	Baixa 1.300 - 1.400	Ocupação de média densidade Uso residencial Uso industrial localizado Represas Ocorrências de áreas verdes
VI _A Região do canal do Pinheiros	Baixa 6.000	Média (27 - 28°) com predomínio de baixa (25 - 27°)	Baixa 1.300 - 1.350	Uso industrial predominantemente
VII Zona Rural Sul	Muito baixa	Muito baixa 24 - 26°	Muito alta 1.400 - 3.000	Ocupação urbana localizada Uso agrícola predominantemente
VIII Várzea do Pinheiros e colinas do Butantã	Baixa < 6.000	Média 26 - 27°	Média 1.400 - 1.450	Ocupação de média densidade Uso residencial Bairros verdes
IX Meia encosta da Serra da Cantareira	Muito baixa	Muito baixa 23 - 27°	Alta 1.400 - 1.600	Ocupação de média e baixa densidade Uso residencial
IX _A Jaraguá e Serra da Cantareira	Muito baixa	Muito baixa 23 - 27°	Alta 1.500 - 1.600	Predomínio de áreas verdes e matas da serra Áreas verdes e matas da serra

Recomendações de âmbito metropolitano:

(*) controle da emissão de poluentes no ABC (especialmente São Caetano, Santo André e Mauá), Guarulhos e Osasco

(*) controle de ocupação e preservação de áreas verdes e matas em Mairiporã e Caieiras (serra da Cantareira), Cajamar, Santana e Pirapora (dispersão de poluentes), terras de Vasconcelos (matas da divisa e ilegíveis)

Áreas Verdes Públicas do Município de São Paulo (Distribuição por Administração Regional)

Adm. Regional (até dez./85)	Adm. Regional (1988)	Pças., áreas ajardinadas e canteiros centrais m ²	Parques municipais m ²	Parques estaduais m ²	Total de áreas verdes públ. por ar (m ²)	Popul. 1988	Índice de área verde por habit. m ²
Butantã (BT)	Butantã (BT)	881.545	408.532	-	1.290.077	485.914	2,65
Lapa (LA)	Lapa (LA)	1.013.112	16.000	200.000	1.229.112	269.034	4,56
Pinheiros (PI)	Pinheiros (PI)	788.951	48.624	-	837.575	303.426	2,76
Sé (SE)	Sé (SE)	790.237	305.627	-	1.095.864	585.257	1,87
Ipiranga (IP)	Ipiranga (IP)	531.031	165.000	5.428.156	6.124.187	418.005	14,65
Pirituba/ Perus (PP)	Jarag./Pirit. (PJ)	486.975	228.857	4.888.400	5.604.232		
	Perus (PP)	15.060	9.780.402	-	9.795.462	435.411	35,36

Continua

Áreas Verdes Públicas do Município de São Paulo (Continuação)
(Distribuição por Administração Regional)

Adm. Regional (até dez./85)	Adm. Regional (1988)	Pças., áreas ajardinadas e canteiros centrais m ²	Parques municipais m ²	Parques estaduais m ²	Total de áreas verdes públ. por ar (m ²)	Popul. 1988	Índice de área verde por habit. m ²
Freguesia do Ó (FO)	Freguesia do Ó (FO)	517.828	-	-	517.628		
	Casa Verde (CV)	279.150	-	1.740.000	2.019.150	704.645	3,60
V. Maria/ V. Guilherme (VG)	V. Maria (VI)	501.520	-	-	501.520		
	V. Guilherme (VG)	161.673	38.000	-	199.673	569.120	1,23
V. Mariana (VM)	V. Mariana (VM)	389.275	1.584.000	-	1.973.275		
	Jabaquara (JA)	333.220	46.428	-	379.648	821.508	2,86
Campo Limpo (CL)	Campo Limpo (CL)	268.470	-	-	268.470		
	Capão	36.400	286.605	-	323.005	883.454	0,67
São Miguel Paulista	Ermelino (EM)	83.334*	-	-	83.334*		
	S. Miguel (MP)	121.786	-	-	121.786		
	Itaim Pta. (IT)	45.267	-	-	45.267	895.055	0,27
Santo Amaro (SA)	Santo Amaro (SA)	615.377	28.400	-	643.777		
	Pedr./C.Gde. (PG)	85.726*	-	-	85.726*		
	Cap. Socorro (CS)	363.417	-	-	363.417		
	Parelheiros (PA)	400	-	-	400	1.284.440	0,85
Santana (ST)	Santana (ST)	533.091	23.700	-	556.791		
	Tucuruvi (TV)	65.131	-	-	65.131	403.326	1,54
Moóca (MO)	Moóca (MO)	283.299	-	-	282.299		
	Tatuapé (TA)	376.808	97.282	-	474.090		
	V. Aricanduva (VA)	249.799	-	-	249.799		
Penha (PE)	Penha (PE)	212.477	-	2.500.000	2.712.477		
V. Prudente (VP)	Sapopemba (SB)	99.990	-	-	90.990		
	V. Prudente (VP)	147.350	-	-	147.350		
Itaquera/ Guaianases (IG)	S. Mateus (SM)	56.996*	-	-	56.996*		
	Guaianases (G)	20.675	-	-	20.675		
	Itaquera (IQ)	262.139	1.500.359	-	1.762.498	2.964.014	2,10
Total		10.617.309	14.697.816	14.756.556	39.931.681	10.822.609	3,69

(*) Estimado

Quadro 6
Parques Públicos do Município de São Paulo

Parques Municipais		
N. Nome	Área (m ²)	Localização (AR)
01. Luz	113.428	SE
02. Siqueira Campos	48.624	PI
03. Aclimação	112.199	SE
04. Buenos Aires	16.000	LA
05. Ibirapuera	1.584.000	VM
06. Morumbi	142.432	BT
07. Guarapiranga	152.605	CR
08. Carmo	1.500.359	IQ

Continua

Quadro 6 (Continuação)
Parques Públicos do Município de São Paulo

Parques Municipais		
N. Nome	Área (m²)	Localização (AR)
09. Vila dos Remédios	109.810	PJ
10. São Domingos	80.000	PJ
11. Pirituba	39.047	PJ
12. Piquerí	97.282	TA
13. Conceição	15.040	JA
14. Nabuco	31.388	JA
15. Raposo Tavares	195.000	BT
16. Previdência	44.000	BT
17. Lions Clube	23.700	ST
18. Anhangüera ^(*)	9.780.402	PR
19. Independência	165.000	IP
20. D. Pedro II	80.000	SE
21. Sociedade Paulista de Trote	38.000	VG
22. Rolinópolis	27.100	BT
23. Adventista	134.000	CR
24. Granja Julieta	28.400	SA

(*) Apenas 80.000 m² abertos ao público.

Parques Estaduais		
N. Nome	Área (m²)	Localização (AR)
01. Parque do Estado	5.428.156	IP
02. Jaraguá	4.888.400	PJ
03. Horto Florestal	1.740.000	CV
04. Água Branca	200.000	LA
05. Parque Ecológico do Tietê	2.500.000	PE

5. Transporte e Sistema Viário

A expansão da Cidade de São Paulo deu-se, historicamente, ao longo dos corredores de ligação com outras cidades e regiões (Rio, Santos, Campinas e Sorocaba) e o crescimento da área urbanizada, por sua vez, deu-se em função das condições topográficas do sítio e impulsionado por uma implantação imobiliária dispersa. Este modo de urbanização, aliado à inexistência de vias estruturais implantadas, acabou reforçando a ocupação ao longo dos corredores intermunicipais e conferindo ao sistema viário e de transportes uma configuração radioconcêntrica, com poucas ligações transversais e tendo como pólo principal a Área Central.

Como conseqüência de fatores exógenos, que acarretaram grande migração e da falta de uma política de desenvolvimento urbano, houve uma expansão desordenada da periferia, agravada pela formação de vazios especulativos internos e pela falta de subcentros em áreas populosas da Cidade.

Por outro lado, a época de maior crescimento demográfico e econômico da metrópole coincidiu com um período de crença, no País e no exterior, de que o equacionamento do transporte urbano, mesmo nas grandes cidades, podia ser baseado no transporte privado. Esta postura muito contribuiu para que não se emprestasse grande ênfase à implantação de transportes de massa em São Paulo, e que a ampliação do sistema viário fosse a grande tônica do período. Mas, a crônica deficiência de recursos não permitiu expansões significativas do sistema.

No passado recente foram conseguidos aumentos consideráveis na capacidade do sistema viário. Contudo, as possibilidades de melhorias operacionais já se esgotaram na maioria dos casos, em se mantendo o atual sistema de transporte coletivo e a presença dominante do automóvel. A partir de um certo ponto, só são possíveis aumentos de capacidade, em termos de passageiros, utilizando coletivos, não se viabilizando aumentos em termos de maior número de veículos no sistema.

As características da estrutura urbana e do sistema viário favoreceram a função polarizadora da Área Central e sobrecarregaram os principais corredores radiais. Além disso, o transporte de parcelas crescentes da população de uma periferia cada vez mais distante faz com que se elevem os custos de transporte não só para o usuário (tarifas), mas também para o Poder Público, assim como aumenta o tempo de transporte para a população. O aumento dos custos de infraestrutura e de operação de transportes, contraposto à diminuição real da renda da população provoca um descompasso entre a tarifa e estes custos, o que resulta em inevitável queda do nível de serviço ofertado em termos de tempo de viagem, segurança e conforto para o usuário.

Como conseqüência desse processo, se reforçou e consolidou o modelo radioconcêntrico, resultando em algumas características que se verificam na atual estrutura urbana:

- à medida que não se complementaram ligações transversais, a polarização de atividades se mantém marcadamente ao longo dos corredores. Em conseqüência, não só se mantém baixo o nível geral de acessibilidade da cidade como um todo, com pequenos volumes de deslocamentos intersetoriais, como também se aumenta desnecessariamente o nível de congestionamento do centro, passagem obrigatória desses deslocamentos;
- à medida que a população residente nas áreas desprovidas de comércio e serviços vê-se obrigada a se deslocar para a Área Central, gastando cada vez mais tempo nas viagens, uma vez que a expansão das atividades terciárias deu-se apenas na direção das áreas residenciais das faixas de renda mais alta;
- à medida em que se privilegiaram abertura e melhoramentos de vias nas áreas de urbanização mais consolidada, acentuaram-se na área periférica as falhas estruturais das vias, as descontinuidades de padrão, a carência de pavimentação adequada de numerosas vias importantes e a ausência de dispositivos eficientes de controle de tráfego.

Esta situação é agravada pela inexistência de separação funcional entre os tráfegos das diferentes modalidades (carga, transporte coletivo, tráfego geral), resultado da utilização simultânea da mesma via por tráfegos com comportamento e velocidades diferentes, o que acarreta diminuição das velocidades operacionais e gera pontos de congestionamento, comprometendo o desempenho das diferentes modalidades de transporte.

Por outro lado, a multiplicidade de órgãos nas três esferas governamentais ligados ao setor de transportes gera pluralidade de funções, o que resulta em falta de integração entre os órgãos de planejamento, os órgãos executivos e operadores e os que tratam do uso do solo.

Sistema Viário

A análise do sistema viário existente objetivou a obtenção de uma visão integrada dos problemas das diferentes modalidades de transportes e procurou identificar pontos onde eventuais intervenções produzissem efeitos mais eficazes.

A análise das insuficiências quanto à capacidade do sistema viário mostrou grande comprometimento dos corredores radiais, na área mais central da Metrópole, utilizado por transporte coletivo e tráfego geral, além das Avenidas Paulista, Doutor Arnaldo, Heitor Penteado e as marginais dos rios Tietê e Pinheiros.

As descontinuidades físicas da Rede Viária principal aparecem nas 3 (três) áreas de urbanização diferenciada do Município, mas são mais graves nos anéis intermediário e periférico, devido a obstáculos físicos, descontinuidades, pontos de estrangulamento ou insuficiência de ligações entre arteriais.

As descontinuidades da rede viária estrutural, revelam as seguintes situações:

- a. inexistência de ligações entre corredores;
- b. inexistência de ligações entre bairros e áreas de oferta de emprego, como entre as áreas residenciais da zona leste e os centros de empregos do ABC, de Guarulhos ou de outras regiões do Município;
- c. inexistência de ligações adequadas a áreas isoladas como os conjuntos da COHAB implantadas em áreas mais periféricas, ou as dificuldades de acesso a bairros isolados pelos bloqueios físicos (RFFSA e rio Tietê por ex.).

Outro aspecto relevante da análise do sistema viário corresponde aos trechos críticos de conflitos entre tráfego de diversas modalidades (carga, transporte coletivo e tráfego geral), mostrando o comprometimento gerado pelo transporte e armazenamento de cargas, tais como os verificados nas áreas de Vila Maria, Vila Guilherme, Coroa, Ipiranga, Moóca, Bom Retiro, Barra Funda e Lapa. Nessas áreas a interferência do caminhão no tecido urbano gera impactos negativos, como o comprometimento da qualidade de vida no entorno de suas áreas de concentração, carga e descarga, deteriorando ainda a infra-estrutura de equipamentos urbanos (pavimentação de redes subterrâneas).

Quanto às causas desse conflito entre modalidades, além de estrutura viária radioconcêntrica, deve-se assinalar a utilização inadequada do sistema viário. A inexistência de um esquema articulado de separação funcional entre os tráfegos das diferentes modalidades, compromete não apenas o desempenho do transporte coletivo, mas também o das outras modalidades.

Persistem falhas estruturais no sistema viário principal, particularmente a insuficiência de ligações que articulem os eixos radiais, levando à prioridade de obras de complementação e fechamento da malha. Só assim seria possível romper com a atual estrutura radioconcêntrica e induzir a uma nova estrutura urbana.

Estas ligações entre os corredores radiais existentes acabarão formando um conjunto de anéis de ligação interbairros que, por sua vez, irão proporcionar ligações mais diretas e de maior capacidade aos subcentros da Cidade fortalecendo a polinucleação e atenuando, por conseguinte, a excessiva polarização exercida pelo Centro Principal.

Exemplos dessas ligações podem ser verificados no extenso programa de obras de novas ligações viárias em andamento, especialmente aquelas que proporcionam o fechamento do Anel Viário Principal, as duplicações de avenidas periféricas e as avenidas de fundo de vale, que vêm atender a ligações interbairros.

Transportes

Entre 1967 e 1977, ao mesmo tempo em que a população do Município de São Paulo crescia de 5 para 7,6 milhões de habitantes, crescia também o número médio de deslocamentos de cada um desses habitantes, de 0,98 para 1,48 deslocamentos/dia (no tocante aos motivos de viagem, observe-se que 48% do total dos deslocamentos do Município são por motivo de trabalho). Ocorreu, portanto, um considerável aumento do número total de deslocamentos realizados: 6,0 milhões para 11,3 milhões por dia, ou seja, um acréscimo de cerca de 90% na década. Por sua vez, essa tendência conduziu a uma notável alteração na distribuição modal desses deslocamentos, em direção contrária ao preconizado pelos planos urbanísticos e de transporte desenvolvidos na época. Com efeito os deslocamentos realizados por transportes coletivos, caíram de 63,5% do total em 1967 para 60,8% em 1977.

Internamente ao Município, o seu centro é ainda o grande polarizador de deslocamentos: o conjunto da Área Central expandida responde por cerca de 42,2% do total de deslocamentos. Lembrando que em 1967 esses deslocamentos representavam 23,4% do total do Município, a sua composição atual indica a tendência de centralização, em função de diversos fatores que se interagem:

- a sua localização privilegiada em relação ao conjunto da aglomeração, em termos de acessibilidade;
- a concentração de equipamentos de interesse metropolitano.

Apesar da modalidade ônibus ter diminuído, entre 1967 e 1977, sua participação percentual no total de viagens de transportes coletivos (90,7% em 1967 contra 87,1% em 1977 e 75% em 1987), em termos absolutos o número de deslocamentos diários por ônibus quase dobrou no primeiro período, com um total de 2.128 milhões de passageiros transportados em 1977 (ver Tabela 1). Naquele mesmo período 1967/1977, a frota de ônibus da CMTC cresceu 94%, ou seja, de 1.052 veículos, a sua participação aumentou de 17% para 21% do total de passageiros transportados em ônibus na Capital.

No período de 1977 a 1982, a CMTC aumentou consideravelmente sua participação no total de passageiros transportados, passando de 21% para 30% do total de viagens por ônibus. A frota da CMTC passou de 2.050 em 1977 para 3.751 ônibus diesel e trolebus em 1988.

A capacidade do sistema de transportes coletivos na Região Metropolitana de São Paulo, é notoriamente insuficiente, seja em relação às ligações já existentes, seja pela ausência de ligações, principalmente entre bairros periféricos, o que mantém significativa parcela da população em péssimas condições de acessibilidade. Os padrões de serviços, em termos de tempo e distância de viagem, conforto e segurança, com exceção do Metrô, mantém-se ainda em nível precário.

A Tabela 2 apresenta a demanda de área de transporte no Município de São Paulo, em 1987 nas diferentes modalidades. Constata-se uma preponderância do transporte coletivo, responsável por 57,18% do total das viagens, sendo que apenas a modalidade ônibus responde por 41,55% das viagens.

Os tempos médios gastos em transporte em 1977 variam de 1:55h para a população até 5 (cinco) salários mínimos, residindo no Centro Expandido, até 3:15h, para os residentes na Região Leste distante.

Outra causa estrutural dos problemas de transporte reside no desequilíbrio entre as diversas regiões, em termos da relação entre o número de empregos e o número de habitantes residentes.

Verifica-se, ainda, que a insuficiência de infra-estrutura atribuída aos transportes coletivos constitui questão agravante do sistema de transporte. O transporte coletivo, dotado de estruturação adequada, permitiria oferecer melhor atendimento à população de menor renda.

Para finalizar o quadro de transporte coletivo sobre pneus, é preciso ainda ressaltar o esforço da CMTC, nos últimos anos para implantar uma extensa rede de trolebus e para implantar o corredor de transporte coletivo das Avenidas 9 de Julho e Santo Amaro, que transporta hoje cerca de 600.000 passageiros/dia em condições de velocidade e conforto bem superiores às de outros corredores.

Quanto ao subsistema sobre trilhos, em 1974 entrou em operação a primeira linha do Metrô, que em 1977 transportou 175 milhões de passageiros, o que representava cerca de 6,5% do total de passageiros em transporte coletivo na Região Metropolitana. Em 1987 o sistema do Metrô, formado pelas linhas Norte-Sul e Leste-Oeste, transportou 540 milhões de passageiros.

Quanto ao sistema ferroviário de subúrbio, ele depende em parte do Governo do Estado (FEPASA) e em parte do Governo Federal (RFFSA). No período de 1967 até 1977, somente a FEPASA promoveu um significativo aumento da oferta e melhoria do padrão de serviços, implantando seu Plano de Modernização de Subúrbios. Em 1977 os trens de subúrbio transportavam cerca de 141 milhões de passageiros, isto é, 6% do total de passageiros em transportes coletivos. Apesar dessa participação ter se elevado para 9% em 1987, ainda é muito pouco expressiva.

O desafio do aumento da capacidade de transporte há que ser enfrentado, necessariamente, pelo favorecimento ao transporte coletivo, não se podendo contar com uma rede de metrô e subúrbios muito mais extensa e aparelhada que a prevista nos programas em implantação, sendo, o subsistema de transporte coletivo sobre pneus o mais propício para aplicação de melhorias. Desse modo, propõe-se o equacionamento do problema pela implantação, nos principais corredores de demanda, de uma rede de ônibus, estruturada de modo a garantir acessibilidade adequada a toda a área urbana, e com características operacionais, tais como faixas e vias exclusivas, prioridade no tráfego e veículos adequados de maior capacidade que garantam a obtenção de níveis mais elevados de transporte de passageiros por hora.

Uma vez que uma reestruturação radical do sistema de transportes e vias mostra-se economicamente impossível e urbanisticamente inconveniente, é preciso ressaltar a importância da vinculação das políticas de transporte e de uso do solo. O processo de expansão do sistema viário, dado seu caráter indutor da urbanização, deve levar em conta as diretrizes da estruturação urbana, de forma a evitar uma indesejável expansão da fronteira urbana e uma prematura extensão das linhas de transporte.

Tabela 1
Passageiros Transportados Segundo Tipo de Transporte Coletivo
Região Metropolitana de São Paulo
1967/1987 (milhões)

Tipo	1967	%	1977	%	1984	%	1987	%
Subsistema sobre pneus	1304	90,7	2128	87,1	2348	77,4	2525	75,0
CMTc - diesel	170	11,8	315	12,9	460	15,2	466	13,8
- trolebus	48	3,3	44	1,8	94	3,1	77	3,1
Empresas contr. (diesel)	838	58,3	1351	55,3	1359	44,8	1395	41,5
Transp. Interm. (diesel)	248	17,2	418	17,1	435	14,3	587	17,4
Subsistema sobre trilhos	134	9,3	316	12,9	685	22,6	840	25,0
Metrô			175	7,1	409	13,5	540	16,1
FEPASA	28	1,9	31	1,3	79	2,6	83	2,5
CBTU	106	7,4	110	4,5	197	6,5	217	6,5
Total Geral	1438	100,0	2444	100,0	3033	100,0	3033	100,0

Tabela 2
Distribuição da Demanda Diária de Transportes Segundo a Modalidade
Município de São Paulo
1983/1987

Modalidade	Viagens de pessoas por dia/1983		Viagens de pessoas por dia/1987	
	Números absolutos	Porcentagem	Números absolutos	Porcentagem
Transporte Público				
Metrô				
Linha Norte/Sul	837.000	6,30	890.410	5,35
Linha Leste/Oeste	392.000	2,95	589.041	3,54
Total	1.229.000	9,25	1.479.451	8,89
Ferrovia				
FEPASA	216.438	1,63	227.400	1,37
RFFSA	560.000	4,21	594.520	3,57
Total	660.500	5,84	821.920	4,94
Ônibus				
CMTc	1.448.100	10,89	1.487.670	8,54
Contratadas	3.723.288	28,01	3.821.920	22,96
Intermunicipais	1.145.700	8,62	1.608.220	9,66
Total	7.066.900	47,52	6.917.810	41,55
Táxi/Lotação				
	320.000	2,41	300.000	1,80
Transporte particular				
Automóvel	4.500.000	33,85	6.900.00	41,44
Outras modalidades	150.000	1,13	230.000	1,37
Total	13.292.526	100,00	16.649.181	100,00

Fonte: Secretaria Municipal do Planejamento – SEMPLA.

Nota: Os dados básicos para elaboração desta Tabela foram obtidos de diversas fontes.

6. Finanças Públicas Municipais

Qualquer análise acerca do comportamento das finanças públicas municipais, ao longo da última década, certamente colocará em relevo, o descompasso entre a demanda de serviços públicos e a capacidade dos Municípios em financiar os dispêndios necessários para oferecer os serviços desejados pela população.

Com efeito, o violento processo de urbanização que vem caracterizando o desenvolvimento econômico e social de todas as grandes cidades brasileiras, tem acarretado, no caso específico da Cidade de São Paulo, enormes dificuldades no sentido de atender a uma demanda crescente que vem se diversificando ao longo do tempo.

Face a uma população que vem crescendo sensivelmente acima da média das cidades brasileiras, a Cidade de São Paulo, vem aumentando, década após década, a sua participação no total da população do País: 6,4% em 1970; 7,1% em 1980, sem qualquer tendência de inverter este Quadro. Mais ainda, um dos principais destinos das correntes migratórias internas, a Grande São Paulo, recebeu nos últimos 10 (dez) anos, cerca de 3,3 milhões de pessoas, responsáveis por cerca de 50% (cinquenta por cento) do crescimento da Metrópole.

A expansão da Cidade, no sentido de sua fronteira, extremamente carente de serviços públicos, tem gerado a necessidade de ampliação dos investimentos sociais e a prestação de serviços básicos, sob pena de alargar, ainda mais, o hiato entre a demanda e a oferta de serviços essenciais. De fato, os investimentos públicos deveriam crescer, praticamente, a uma taxa de 3,7% ao ano, equivalente ao crescimento da população, simplesmente para manter o desconfortável déficit de serviços públicos, acumulado ao longo de décadas de investimentos insuficientes.

A realidade tem mostrado, todavia, que a capacidade do Município em realizar esses investimentos, através de seus próprios recursos, vem decrescendo, dramaticamente, ao longo dos últimos anos, mais ainda, nos últimos 5 (cinco) anos, todos os investimentos municipais foram financiados através do aporte de recursos representados por empréstimos internos e externos, como pode ser depreendido, através das informações contidas no Quadro I.

Os dados apresentados no referido quadro permitem afirmar que a redução da capacidade de investir, não pode ser atribuída a um exagerado crescimento das despesas correntes. Ao contrário, observando-se o comportamento dessas despesas que incluem a de custeio (pessoal, materiais de consumo e serviços de terceiros) e as transferências correntes (basicamente os encargos da dívida) nota-se que estas cresceram apenas 18,7% entre 1987 e 1977, enquanto a população, os equipamentos públicos e o volume de serviços, apresenta o crescimento sensivelmente maior, ao longo dos 10 (dez) últimos anos.

Este fato é importante, na medida em que os dados da despesa corrente incluem os encargos com a dívida interna e externa, os quais representavam 14% das mesmas em 1987, quando em 1977, estes mesmos encargos não chegavam a representar 8% desta despesa.

As informações contidas no Quadro I permitem afirmar que a principal causa da drástica redução da capacidade de investir, com recursos próprios, deve ser procurada no comportamento da receita própria do Município. De fato, a receita própria de 1987 representava apenas 78% da receita arrecadada em 1977. Se compararmos a receita de 1987 com o ano de 1978, quando a receita própria atingiu o maior valor de arrecadação, no período, a diferença é ainda mais dramática, isto é, 70%.

Se a receita própria tivesse pelo menos permanecido constante, em termos reais, aos níveis observados nos anos anteriores a 1983, o Município teria condições de investir cerca de 20% da sua receita. Note-se que após 1982, a queda dos investimentos somente não foi maior, em virtude da absorção de poupanças derivadas de financiamentos internos e externos, os quais geram custos financeiros que oneram, ainda mais, os já insuficientes recursos próprios da Municipalidade, acarretando uma inflexibilidade cada vez maior no Orçamento Público Municipal.

A partir dessa constatação, cabe analisar os fatores responsáveis pela redução da receita própria do Município, no sentido de procurar inverter esta tendência, nos próximos anos.

Convém lembrar, em primeiro lugar, quais os componentes da receita própria do Município de São Paulo. Ela é formada, basicamente, pela receita tributária (IPTU, ISS, taxas) e pelas transferências correntes, federais e estaduais, onde se destaca a cota-parte da arrecadação do ICM.

O Quadro II, apresenta, para alguns anos selecionados, a participação no total e as variações reais dos principais componentes da receita própria. Chama a atenção do comportamento da arrecadação do IPTU. Ele representa cerca de 9% do total arrecadado em 1987, quando em 1978, a sua participação no total era de 23%. Em termos reais, a sua arrecadação sofreu uma queda de 73%, no período, isto é, representa atualmente apenas 27% daquilo que representava em 1978, quando seria de se esperar que a receita deste imposto acompanhasse, de perto, o crescimento do número de prédios construídos, próximo de 23% no período.

As causas associadas à queda significativa na arrecadação do IPTU, em termos reais, ao longo dos últimos anos, são de várias ordens, porém, as mais relevantes são as seguintes:

- a. o fato de que, enquanto o valor venal dos imóveis, utilizado como base de cálculo do tributo, vem sendo corrigido, aproximadamente, pela variação da OTN, do ano imediatamente anterior ao lançamento, a inflação efetivamente registrada no ano que o tributo é arrecadado, tem se mostrado freqüentemente mais elevada;
- b. a opção que a Municipalidade tem oferecido ao contribuinte, no sentido de recolher o imposto em parcelas mensais, sem contemplar a correção monetária do valor das parcelas, em função da inflação observada durante o período em que se dá o recebimento do total do imposto, tem acarretado uma sensível perda real da receita, tanto maior quanto maior a taxa de inflação observada a cada ano;
- c. como decorrência dessa sistemática de reajuste, os valores venais dos imóveis distanciam-se, cada vez mais, dos reais valores de mercado, provocando graves distorções que penalizam parcela expressiva da população.

Com relação ao ISS, apesar de ter apresentado um crescimento de 15,8% entre 1978 e 1987, seguramente não tem acompanhado o crescimento e o dinamismo do setor terciário do Município de São Paulo. Alguns fatores têm impedido o ISS de atingir o seu pleno potencial de arrecadação:

- a. a própria natureza do setor "serviços", a diversificação das atividades e o excessivo dinamismo, requerem uma agilidade no cadastramento e na tributação das atividades econômicas sujeitas ao imposto, que embora perseguida pela Administração, ainda não foi satisfatoriamente atingida;
- b. a diversidade de bases de cálculo de imposto, onde os serviços são tributados com diferentes critérios, dependendo do tipo de atividade em que se enquadram, dificulta a arrecadação e fiscalização do imposto;
- c. a necessidade de se rever algumas alíquotas, relativamente reduzidas, que favorecem alguns setores, como exemplo o da construção civil, de reconhecida capacidade contributiva.

No tocante às taxas, é patente o fato de que suas receitas têm deixado de cobrir os custos envolvidos na prestação dos serviços, não se justificando qualquer subsídio neste tipo de tributação. Por outro lado, a arrecadação das taxas, sofre os mesmos efeitos perniciosos da inflação, em virtude da ausência dos mecanismos de correção monetária das parcelas, exatamente como no caso do IPTU, já comentado anteriormente.

No que se refere à cota-parte do ICM – Imposto sobre a Circulação de Mercadorias – que registrou-se entre 1978 e 1987, uma queda de 25% na sua arrecadação real, ressalta-se que, ainda, se trata do maior item isolado (39% do total) na composição da Receita Própria. A queda de arrecadação registrada no período, tem pelo menos, dois componentes:

1. o primeiro de ordem conjuntural, reflete o reduzido dinamismo de atividade industrial, na primeira metade da década de 80, quando o produto industrial no Município sofreu significativa retração;
2. o segundo deriva de um processo estrutural, isto é, o valor adicionado dos demais municípios paulistas vem crescendo mais rapidamente do que o da Cidade de São Paulo, em

função da maior expansão das atividades industriais fora do Município. Em função dessa constatação, o índice de participação do Município de São Paulo no total do ICM distribuído aos Municípios passou de 42,6% em 1978 para 31% em 1987.

Nesse sentido, são crescentes as restrições, de várias ordens, que dificultam a implantação e ampliação de projetos industriais no Município de São Paulo. De um lado, concorrem para reduzir o ritmo de crescimento da produção industrial dentro dos limites do Município e, portanto, a participação de São Paulo no ICM distribuído; de outro, não avaliam as prestações sobre a oferta de serviços públicos municipais.

De fato, os estímulos no sentido de transformar a cidade em centro comercial financeiro e de serviços, atividades caracterizadas pelo maior emprego de mão-de-obra por unidade de produção, dá suporte a elevadas taxas de crescimento da população, aumentando a demanda de serviços públicos dentro do Município, sem a contrapartida adequada de receita tributária e de transferências intergovernamentais, para o seu financiamento.

As transferências da União constituem-se em assunto que, deve merecer especial atenção, tendo em vista a sua pequena importância, no contexto da Receita Própria.

Não cabe aqui, analisar as razões que levaram ao atual desenho de distribuição das competências tributárias entre as três esferas de governo. O fato básico é de que em razão da extrema concentração de recursos nas mãos do Governo Federal, caberia as transferências da União aos Estados e Municípios, um papel extremamente importante no montante da receita efetivamente disponível em cada esfera de Governo. A realidade tem mostrado porém, que tal distribuição está longe de atender a necessidade dos Municípios, principalmente os das Metrópoles.

Assim, após as referidas transferências, os municípios brasileiros, no seu conjunto, recebem cerca de 17% do total arrecadado no País. No que se refere aos municípios das capitais, entretanto, as porcentagens são bem mais modestas.

Neste sentido, é ilustrado o fato de que do total de tributos federais no país, cerca de 23% são arrecadados dentro da Cidade de São Paulo. É ilustrativo, também, o fato de que apenas 0,6% destes tributos retornam à Cidade na forma de transferências federais. Para se ter uma idéia da insignificância desses recursos, basta notar que ela representa apenas 3% da receita própria, conforme mostra o Quadro II.

A razão desta disparidade deve ser atribuída ao critério de rateio atualmente em vigor, o qual leva em conta a variável população do Município, porém limitada a um determinado número de habitantes (cerca de 145 mil, em 1986) e o inverso da renda *per capita* do Estado. Tal critério, obviamente, faz com que o Município de São Paulo, seja particularmente penalizado.

Se é verdade que nesse sistema de transferências intergovernamentais está implícito uma desejável redistribuição de renda entre regiões ricas e pobres, é inegável, contudo, que o grau de transferência já atingiu níveis insuportáveis. De fato, de um lado é verdade que a Cidade de São Paulo ostenta um elevado nível de renda *per capita*, gerando aproximadamente, 15% do PIB do País, porém é também correto, que tal nível de riqueza não se traduz em recursos públicos compatíveis com a necessidade de uma cidade da natureza de São Paulo, como já nos referimos.

Lamentavelmente, a nova Constituição que está sendo atualmente elaborada, não deverá alterar significativamente a situação vigente, no tocante às transferências da União para as Capitais. Embora os municípios, como um todo, tenham obtido um sensível aumento na participação do bolo tributário, a prevalecer na legislação complementar o critério de rateio atualmente em vigor, as Capitais e, particularmente o Município de São Paulo continuará praticamente, à margem, desse processo de distribuição.

À guisa de conclusão, cabe assinalar, que cabe ainda ao Município de São Paulo, realizar um esforço visando elevar a sua receita própria, através da melhoria do sistema de arrecadação, instituição de correção monetária dos impostos e taxas recolhidos, da revisão da política de isenções, e a aplicação de novos mecanismos fiscais relacionados com as diretrizes de desenvolvimento urbano.

De qualquer maneira, porém, o esforço próprio do Município de São Paulo, será, sempre, insuficiente diante da magnitude dos problemas advindos da importância econômico-social da Cidade e de sua área metropolitana, no contexto político-econômico nacional.

Cabe, portanto, continuar a luta, no sentido de atenuar, significativamente, a desproporção entre a arrecadação de tributos federais que incidem sobre as atividades aqui localizadas e as cotas de participação a que tem direito, à semelhança dos outros municípios brasileiros.

Quadro I

Prefeitura do Município de São Paulo

Evolução Real da Capacidade de Investimentos (preços médios-87)

1976/1987

Anos	Receita Total (1)	Receita Própria (2)	Despesas Correntes (3)	Amortização	Despesas Correntes + Amortização	Capacidade Própria de Invest. (2 - 5)	Cap. Próp. de Invest. como % da Rec. PR.	Capac. Total de Invest. (1 - 5)	Capac. Total de Invest. da como % Rec. Total
1976	56.177.551	46.929.660	32.428.974	1.093.101	33.522.075	13.407.585	28,6	22.655.476	40,3
1977	53.918.936	49.262.752	32.807.971	3.708.336	36.516.307	12.746.445	25,9	17.402.629	32,3
1978	65.178.940	55.190.097	36.108.316	3.994.377	40.012.693	15.177.404	27,6	25.175.247	38,6
1979	59.464.286	52.328.869	36.941.964	4.808.408	41.750.372	10.578.497	20,2	17.713.914	29,8
1980	56.624.861	48.592.531	34.243.775	3.590.673	37.834.448	10.758.083	22,1	18.790.413	33,2
1981	53.648.152	43.822.527	34.037.176	3.004.204	37.041.380	6.781.147	15,5	16.606.772	31,0
1982	54.731.765	49.099.391	38.238.864	3.253.697	41.492.561	7.606.830	15,5	13.239.204	24,2
1983	44.549.021	39.272.509	35.292.509	4.023.843	39.315.925	43.416	- 0,1	5.233.096	11,7
1984	41.983.711	34.669.525	33.301.311	5.558.266	38.859.577	4.190.052	- 12,1	3.124.134	7,4
1985	49.542.603	39.769.797	40.559.912	3.709.850	44.269.762	4.499.965	- 11,3	5.272.841	10,6
1986	47.584.341	44.967.037	43.855.542	4.900.432	48.755.974	4.688.937	- 10,6	- 1.171.633	- 2,5
1987	53.310.789	38.622.205	38.943.458	6.878.319	45.821.777	7.199.572	- 18,6	7.489,012	14,0

Fonte dos Dados Brutos: Balanços Orçamentários da PMSP - 1976/1987.

(*) Receita Própria - Receita Total Menos Operações de Crédito.

Quadro II

Município de São Paulo

Participação no Total e Variações Reais dos Principais

Componentes da Receita Própria

Alguns Anos Selecionados

Valores em Cz\$ milhões (1)

Receita Própria	1970		1974		1978		1982		1987		Variação (%) 1987/1978
	Valor	% Sobre Total	Valor	% Sobre Total	Valor	% Sobre Total	Valor	% Sobre Total	Valor	% Sobre Total	
IPTU	5.491	19,6	7.559	18,2	13.118	23,7	10.003	20,3	3.452	8,9	- 73,7
ISS	3.667	13,1	7.386	17,7	9.405	17,0	11.027	22,4	10.892	28,3	15,8
TAXAS	2.466	8,8	3.442	8,3	4.257	7,7	4.120	8,3	2.800	7,2	- 34,2
ICM	13.236	47,3	18.808	45,2	20.237	36,5	16.524	33,5	15.037	38,9	- 25,7
Transf. União	577	2,1	750	1,8	1.488	2,7	855	1,7	1.228	3,2	- 18,5
Outras	2.551	9,1	3.667	8,8	6.913	12,4	6.785	13,8	5.213	13,5	- 24,6
Receita Própria	27.988	100,0	41.622	100,0	55.418	100,0	49.314	100,0	38.622	100,0	- 31,3

Fonte dos Dados Brutos: Balanços Orçamentários do Município de São Paulo.

(1) a preços médios de 1987 - deflacionados pelo IGP-FGV.

coluna (2) - disponibilidade interna.

Documentos Utilizados na Síntese de Estudos Básicos – Anexo 3

1. População, evolução e estimativas:
 - Plano-Diretor do Município de São Paulo 1985 – 2000 (“PDMSP 1985-2000”) Série Documentos, 1985, SP.
 - Fonte SEADE.
2. Espaço Urbano da Cidade de São Paulo e seus problemas básicos:
 - PDMSP 1985 – 2000.
 - Plano-Diretor do Município de São Paulo – Primeira Etapa: objetivos e diretrizes gerais (Série – Documentos) – 1983.
3. Habitação de interesse social:
 - “PD – 1983”.
 - SEMPLA, DEMPLAN, Supervisão de Serviços Sociais e Urbanos.
 - Diagnóstico de Serviços e Equipamentos Públicos, março 1988.
 - “PDMSP” – 1985 – 2000”.
4. Meio Ambiente Urbano:
 - “PDMSP – 1985 – 2000”.
5. Transportes e Sistema Viário:
 - “PDMSP – 1985 – 2000”.
 - “PD – 1983”.

DECRETO N. 27.901, DE 24 DE JULHO DE 1989

DISPÕE SOBRE A IMPLANTAÇÃO DO VALE-TRANSPORTE PARA SERVIDORES MUNICIPAIS,
E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,

Considerando que o vale-transporte para os servidores municipais foi instituído pela Lei n. 10.431, de 29 de fevereiro de 1988;¹¹

Considerando que providências preliminares já foram adotadas nos termos das disposições supracitadas, visando identificar critérios e rotinas a serem utilizadas para a concessão do benefício;

Considerando que é momento de implantar definitivamente o vale-transporte para os servidores municipais;

Considerando, ainda, o disposto no artigo 12 da referida Lei n. 10.431/88, decreta:

Art. 1º As Unidades Orçamentárias, que compõem cada Secretaria Municipal, serão responsáveis pelo cadastramento, aquisição, distribuição, controle e desconto em folha de pagamento do vale-transporte, instituído pela Lei n. 10.431, de 29 de fevereiro de 1988.

Art. 2º O cadastramento será efetuado mediante opção do servidor, conforme Anexo I do presente Decreto.

§ 1º O servidor assume total responsabilidade pelas informações constantes do Cadastro/Vale-Transporte, devendo comunicar eventuais alterações de endereço ou do meio de transporte, sob pena de ser incurso em procedimento disciplinar cabível por falta grave.

§ 2º Os servidores comissionados deverão cadastrar-se na sua unidade de lotação.

Art. 3º Fica delegada aos titulares das Unidades Orçamentárias a competência para autorizar a dispensa de licitação, nos termos do item VIII, do artigo 64, da Lei n. 10.544, de 31 de maio de 1988, para aquisição do vale-transporte.

Art. 4º A aquisição do vale-transporte far-se-á diretamente com os fornecedores especificados neste Decreto, observados os critérios estabelecidos.

§ 1º Na aquisição do vale-transporte, a Unidade Orçamentária deverá obrigatoriamente optar pelo sistema que for mais econômico para o Município.

§ 2º Quando a despesa com a aquisição do vale-transporte não puder ser realizada pelo processo normal de aplicação, poderá ser utilizado o regime de Adiantamento Direto, previsto, no inciso X, do artigo 2º, da Lei n. 10.513, de 11 de maio de 1988, conforme portaria a ser expedida conjuntamente pelas Secretarias das Finanças e da Administração.

Art. 5º A distribuição será feita mensalmente entre os servidores cadastrados, mediante Termo de Recebimento, conforme Anexo II, o qual deverá permanecer arquivado na própria unidade.

Art. 6º O controle deverá ser feito de acordo com o Anexo III constante deste Decreto, devendo ser mantido na Unidade Orçamentária para fins de futura e eventual fiscalização.

Art. 7º O desconto do vale-transporte será feito pela Unidade Orçamentária, mediante o preenchimento de formulário próprio, e encaminhado ao Departamento de Recursos Humanos – DRH até o dia 25 (vinte e cinco) de cada mês, contendo informação do valor total dos vales adquiridos.

Parágrafo único. As Unidades Orçamentárias farão as inclusões uma única vez, procedendo alterações, se necessário, no curso da concessão. As exclusões dar-se-ão por desistência do servidor ou desligamento do serviço público municipal, ou ainda, outro motivo determinante.

Art. 8º São considerados fornecedores, para os efeitos deste Decreto:

- I – a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, que opera com ônibus simples, ônibus-metrô, ônibus-metrô ida e volta, ônibus/FEPASA;
- II – a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, que opera metrô-simples, metrô-ônibus, metrô-CBTU e fornece vales para composição e pagamentos das tarifas de ônibus intermunicipal, de característica urbana, da Região Metropolitana de São Paulo;
- III – a Companhia Brasileira de Transportes Urbanos – CBTU e Ferrovia Paulista S/A. – FEPASA, que operam trens suburbanos;
- IV – a Empresa Metropolitana de Transporte Urbano – EMTU que fornece vales para ônibus intermunicipais.

Art. 9º Observado o dispositivo no Decreto n. 24.999, de 23 de novembro de 1987,^[2] o vale-transporte emitido e comercializado pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, deverá atender aos diferentes meios de locomoção possíveis nas linhas que compõem o Sistema Municipal de Transporte Coletivo.

Parágrafo único. Os vales-transporte não serão aceitos para as linhas dos Sistemas Esportivo/Especial e Executivo.

Art. 10. A compra do vale-transporte a ser efetuada pelas Unidades Orçamentárias de cada Secretaria deverá observar o valor da tarifa vigente, à época, para esse serviço.

§ 1º Quando ocorrer alteração da tarifa, os vales-transporte em circulação pertinentes ao Sistema Municipal de Transportes Coletivos (CMTC e suas Concessionárias) e relativos à tarifa anterior, terão seus usos e prazos de validade definidos em decreto municipal de aumento de tarifas.

§ 2º Nos demais casos, deverá ser utilizado pelo beneficiário dentro do prazo fixado pelo poder concedente e/ou ser trocado, sem ônus, pelo Município, no prazo de 30 (trinta) dias contados da data em que a tarifa sofreu alteração.

Art. 11. O servidor municipal cadastrado terá direito ao vale-transporte mediante a contribuição de até 6% (seis por cento) do salário básico ou padrão de vencimento, excluídos quais-

quer adicionais ou vantagens, a ser descontado em folha de pagamento na forma do artigo 6º deste Decreto, cabendo à Administração custear o excedente a esse limite.

§ 1º Durante o período de férias, licenças ou afastamento do servidor, a qualquer título, o benefício será suspenso, mediante prévia informação da Unidade de Pessoal à Unidade Orçamentária.

§ 2º Em caso de já ter sido entregue ao servidor o vale-transporte e na ocorrência do fato supramencionado, a cota será descontada nos meses seguintes, de uma única vez.

Art. 12. O vale-transporte é de uso exclusivo do servidor municipal para deslocamento da residência até o local de trabalho e vice-versa, sendo indevida a sua utilização de forma diversa, sob pena de ser o servidor responsabilizado por falta grave.

Parágrafo único. Ao servidor que, nos casos previstos em lei, utilizar veículo municipal como meio de transporte residência/trabalho – ida e volta, fica vedada a concessão do benefício de que trata o presente.

Art. 13. O saldo de vale-transporte da Unidade Orçamentária nunca poderá ultrapassar a 3% (três por cento) do total de vales adquiridos no mês.

Parágrafo único. Ocorrendo a hipótese prevista no *caput* deste artigo, o titular da Unidade Orçamentária deverá justificar plenamente as razões que a determinaram.

Art. 14. A concessão do vale-transporte deverá observar os regimes especiais de trabalho, concedendo-se o benefício para os dias em que efetivamente ocorrer o comparecimento do servidor ao trabalho.

Art. 15. Qualquer irregularidade, mesmo que apurada posteriormente, será caracterizada como falta grave, sujeitando o infrator às sanções previstas em lei.

Art. 16. As despesas com a aquisição do vale-transporte, para o presente exercício, deverão onerar a dotação orçamentária n. 28.15.16.91.571.84.81.3259.9 – Encargos Gerais do Município – Aquisição de Vale-Transporte, suplementada se necessário.

Parágrafo único. A sua utilização pelas Unidades Orçamentárias se fará mediante emissão de Nota de Transferência.

Art. 17. Para os exercícios seguintes, deverão constar no orçamento-programa das Unidades Orçamentárias as despesas com o custeamento do vale-transporte.

Art. 18. Revogadas as disposições em contrário, este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de setembro do corrente ano.

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

Notas sobre o Decreto n. 27.901/89

[1] *Vide* Lei Municipal n. 10.431, de 29 de fevereiro de 1988, à pág. 781.

[2] *Vide* Decreto Municipal n. 24.999, de 23 de novembro de 1987, à pág. 778.

DECRETO N. 27.924, DE 28 DE JULHO DE 1989^[1]

CRIA O CONSELHO MUNICIPAL DE TARIFAS – COMTAR, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,

Considerando colocar-se, para o Município, como incontornável contingência, o estabelecimento de um processo de reajustamento tarifário periódico, em consequência da inegável aceleração inflacionária, a qual sendo fenômeno de âmbito nacional, não é suscetível de contenção por medidas que estejam ao alcance do Poder Municipal;

Considerando, por outro lado, o compromisso da Administração Municipal com os primados da transparência e do debate democrático, que repudia o exercício do poder impositivo, na fixação de tarifas, sem ampla e global consulta aos segmentos sociais, aos quais tais reajustamentos possam afetar;

Considerando que só um órgão capaz de atuar como foro permanente, na interpretação e equacionamento dos legítimos interesses dos diversos segmentos socioeconômicos envolvidos, poderá, dentro de tais primados, subsidiar decisões que reflitam um justo equilíbrio entre o imperativo dos reajustamentos e a capacidade contributiva dos mesmos segmentos;

Considerando que esse instrumento deva ser, de modo imprescindível, o mais representativo possível em sua composição e o mais transparente em suas decisões, decreta:

Art. 1º Fica criado o Conselho Municipal de Tarifas – COMTAR, com a finalidade de assessorar a Prefeita no aperfeiçoamento e controle da política tarifária do Município.

Parágrafo único. O COMTAR integrará a estrutura do Gabinete da Prefeita.

Art. 2º O COMTAR, presidido pela Prefeita e, em seus impedimentos, pelo Secretário Municipal do Planejamento, na sua condição de Secretário-Executivo do Conselho, conforme previsto no § 1º deste artigo, contará com os seguintes membros:

- I – o Secretário dos Negócios Extraordinários;
- II – o Secretário do Governo Municipal;
- III – o Secretário Municipal do Planejamento;
- IV – o Secretário dos Negócios Jurídicos;
- V – o Secretário Municipal das Finanças;
- VI – o Secretário Municipal de Transportes;
- VII – o Secretário Municipal de Serviços e Obras;
- VIII – o Secretário Municipal da Administração;
- IX – Vereadores, em número de 3 (três);
- X – 1 (um) representante de cada uma das Centrais Sindicais;
- XI – 1 (um) representante da Ordem dos Advogados do Brasil;
- XII – 1 (um) representante do Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura;
- XIII – 1 (um) representante do Conselho Regional de Economia;
- XIV – 1 (um) representante da FIESP;
- XV – 1 (um) representante da Associação Comercial do Estado de São Paulo;
- XVI – empresários dos serviços de transporte por ônibus do Município de São Paulo;
- XVII – 1 (um) representante do DIEESE;
- XVIII – 1 (um) representante da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE, da Universidade de São Paulo;
- XIX – 1 (um) representante do CEBRAP;
- XX – 1 (um) representante do CEDEC.

§ 1º Os Secretários Municipais serão considerados membros natos do COMTAR, recaindo no Secretário Municipal do Planejamento o cargo de Secretário-Executivo.

§ 2º Os demais membros serão de livre designação pela Prefeita, ouvidas indicações dos órgãos ou segmentos socioeconômicos a que pertençam.

§ 3º Além dos membros mencionados nos parágrafos anteriores e na conveniência dos assuntos a serem tratados, poderão participar das reuniões do COMTAR membros de outras entidades legitimamente interessadas no assunto em pauta, ou que possam contribuir com elementos técnicos ou informativos para o seu melhor equacionamento.

§ 4º O COMTAR reunir-se-á ordinariamente 1 (uma) vez por mês na forma de seu regimento e, extraordinariamente, por convocação de sua Presidenta, sempre que for necessário.

§ 5º A participação no COMTAR não será remunerada.

Art. 3º Compete ao COMTAR, respeitadas a legislação aplicável e as diretrizes fixadas pela Prefeitura Municipal:

- I – assessorar a Prefeita na fixação de tarifas e outros preços públicos cobrados pelo Município, relativamente a serviços prestados pela Administração Direta e Indireta;
- II – proceder levantamentos globais e periódicos da totalidade das tarifas e outros preços públicos arrecadados pelo Município, detectando as possíveis distorções e propondo as respectivas correções;
- III – identificar os grupos socioeconômicos afetados direta ou indiretamente pelas alterações tarifárias em estudo, propondo soluções que mais se aproximem do justo equilíbrio entre os interesses de cada grupo;
- IV – acompanhar os resultados das medidas tomadas, reportando à Prefeita seus resultados;
- V – discutir e propor, em assuntos de sua competência, as providências necessárias à divulgação das conclusões alcançadas, de modo a garantir a transparência de sua atuação e a estimular a participação democrática dos grupos interessados;
- VI – conhecer e manifestar-se em petições que lhe forem encaminhadas, encaminhando-as à Superior Administração;
- VII – examinar os assuntos que lhe forem submetidos por sua Presidenta;
- VIII – baixar resoluções no âmbito de sua competência;
- IX – aprovar seu regimento interno.

Art. 4º Para seu funcionamento, contará o COMTAR com apoio administrativo e técnico, prestado pela Secretaria Municipal do Planejamento – SEMPLA.

Art. 5º Caberá à SEMPLA, na qualidade de órgão de apoio das atividades do COMTAR:

- I – pesquisar e manter dados atualizados relativos à variação do poder aquisitivo da moeda e do poder de compra dos usuários dos serviços prestados pela Municipalidade direta, indiretamente ou mediante contrato;
- II – prestar assistência técnica e informações estatísticas, no âmbito da competência do COMTAR.

Art. 6º As despesas decorrentes do funcionamento do COMTAR correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.^[2]

Art. 7º O presente Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

Notas sobre o Decreto n. 27.924/89

[1] Redação conforme retificação publicada no DOM de 8 de agosto de 1989.

[2] O artigo 6º deste Decreto foi revogado pelo Decreto Municipal n. 28.692, de 9 de maio de 1990.

DECRETO N. 27.951, DE 4 DE AGOSTO DE 1989

ALTERA DISPOSITIVOS E O ANEXO I DO DECRETO N. 27.901, DE 24 DE JULHO DE 1989,^[1] QUE DISPÕE SOBRE A IMPLANTAÇÃO DO VALE-TRANSPORTE PARA SERVIDORES MUNICIPAIS

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

Considerando as alterações que se fazem necessárias para a definitiva implantação do vale-transporte para os servidores municipais, decreta:

Art. 1º O artigo 1º do Decreto n. 27.901, de 24 de julho de 1989, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º As unidades orçamentárias, que compõem cada Secretaria Municipal, serão responsáveis pelo cadastramento, distribuição, controle e desconto em folha de pagamento do vale-transporte, instituído pela Lei n. 10.431, de 29 de fevereiro de 1988.^[2]

Parágrafo único. A aquisição do vale-transporte será feita pela unidade orçamentária – Gabinete do Secretário de cada Secretaria Municipal”.

Art. 2º O artigo 5º do Decreto n. 27.901, de 24 de julho de 1989, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 5º A distribuição será feita mensalmente entre os servidores cadastrados, mediante o preenchimento e assinatura do Termo de Recebimento, em 2 (duas) vias, conforme Anexo II, integrante deste Decreto, permanecendo a 2ª via arquivada na própria Unidade”.

Art. 3º O *caput* do artigo 7º, do Decreto n. 27.901, de 24 de julho de 1989, mantido o seu parágrafo único, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 7º O desconto do vale-transporte será feito pela Unidade Orçamentária, mediante o preenchimento de formulário próprio, e encaminhado ao Departamento de Recursos Humanos – DRH até o dia 25 (vinte e cinco) de cada mês, contendo informação do valor ou quantidade total dos vales adquiridos, conforme o caso”.

Art. 4º O *caput*, do artigo 10, do Decreto n. 27.901, de 24 de julho de 1989, mantidos os §§ 1º e 2º, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 10. A compra do vale-transporte, a ser efetuada pelas Unidades Orçamentárias – Gabinete do Secretário, de cada Secretaria, deverá observar o valor da tarifa vigente, à época, para esse serviço”.

Art. 5º O artigo 16 do Decreto n. 27.901, de 24 de julho de 1989, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16. As despesas com a aquisição do vale-transporte, para o presente exercício, deverão onerar a dotação orçamentária Gabinete do Secretário, código de atividade: Administração – elemento de despesa 3132.

Parágrafo único. Para atendimento da despesa de que trata o *caput* deste artigo a Secretaria Municipal do Planejamento suplementará as respectivas dotações dos órgãos, mediante realocação dos recursos consignados na dotação 28.15.16.91.571.84.81.3259.9 – Encargos Gerais do Município – Aquisição de Vale-Transporte”.

Art. 6º O artigo 17 do Decreto n. 27.901, de 24 de julho de 1989, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 17. Para os exercícios seguintes, deverão constar no Orçamento-Programa das Unidades Orçamentárias – Gabinete do Secretário, as despesas com o custeamento do vale-transporte”.

Art. 7º Fica alterado o Anexo I, integrante do Decreto n. 27.901, de 24 de julho de 1989, na forma do Anexo I, integrante deste Decreto.

Art. 8º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Luiza Erundina de Sousa – Prefeitura do Município.

Notas sobre o Decreto n. 27.951/89

[1] *Vide* Decreto Municipal n. 27.901, de 24 de julho de 1989, à pág. 824.

[2] *Vide* Lei Municipal n. 10.431, de 29 de fevereiro de 1988, à pág. 781.

**LEI N. 10.744,
DE 31 DE AGOSTO DE 1989****DISCIPLINA A FREQUÊNCIA E OS HORÁRIOS DAS VIAGENS DA CMTC E SUAS PERMISSONÁRIAS**

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,
Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 9 de agosto de 1989, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º A Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC e as suas permissonárias são obrigadas a exibir de forma visível para o público, nos lados interno e externo dos ônibus, a tabela de horários das viagens da linha.

Art. 2º A tabela de horário das viagens é também de exibição obrigatória nos pontos inicial e final de cada linha, afixada em local visível para os usuários e deve ser feita em material durável.

Art. 3º Para cada uma das linhas de transporte coletivo urbano da CMTC e suas permissonárias haverá um intervalo máximo entre as viagens, durante a semana, em minutos, fixado pela própria CMTC.

Art. 4º O intervalo máximo aludido no artigo anterior será exibido no lado externo de cada veículo da linha para conhecimento do público usuário.

Art. 5º O Poder Executivo Municipal regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias.

Art. 6º As despesas decorrentes da implantação desta Lei correrão por conta das empresas de transporte coletivo urbano do Município de São Paulo.

Art. 7º Esta Lei entrará em vigor na data da sua publicação.

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

**PORTARIA SMT/GAB N. 129,
DE 2 DE SETEMBRO DE 1989****A SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES – SMT, AUTORIZA A CMTC A EMITIR E CONTROLAR AS CARTEIRAS PARA TRANSPORTE GRATUITO PARA PESSOAS ACIMA DE 65 ANOS**

A Secretaria Municipal de Transportes, usando das atribuições que lhe são conferidas por Lei, e Considerando o disposto no Decreto Municipal n. 27.045/88, resolve:

- I – A Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, fica autorizada a emitir, distribuir, controlar e substituir as carteiras para transporte gratuito de pessoas acima de 65 anos.
- II – A critério da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, as carteiras entregues aos beneficiados poderão ser periodicamente substituídas por outras, dando-se prévia divulgação da medida pela imprensa, quando se fixará o prazo limite de validade das carteiras já distribuídas.
- III – Para se cadastrarem os interessados deverão comparecer pessoalmente no Posto de Atendimento da Tesouraria da “CMTC”, localizado na Galeria Prestes Maia (baixos do Viaduto do Chá, no Anhangabaú), no horário das 8:00 às 17:00 horas, portando 3 fotos 2x2 recentes e carteira de identidade original ou carteira profissional original.
- IV – A emissão da 2ª via da carteira será gratuita, mediante a assinatura, pelo beneficiado, de uma declaração, sob as penas da lei, da perda ou extravio da Carteira original.

- V – Os usuários portadores de carteira deverão embarcar nos ônibus pela porta da frente, exibindo a carteira ao motorista.
- VI – A qualquer tempo, poderão ser retiradas as carteiras que estiverem rasuradas ou utilizadas irregularmente.
- VII – A carteira é de uso pessoal e intransferível e ficará sob responsabilidade do beneficiado.
- VIII – Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, e em especial a Portaria SMT/GAB n. 360/83.

DECRETO N. 28.038, DE 4 DE SETEMBRO DE 1989

PERMITE À COMPANHIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS – CMTC, PROMOVER, NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, A EXPLORAÇÃO ECONÔMICA DE PUBLICIDADE NO VERSO DOS BILHETES DE PASSES COMUNS E ESCOLARES E DE VALE-TRANSPORTE, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e,

Considerando o disposto nos incisos I e V, do artigo 30, da Constituição Federal que atribui ao Município competência para legislar sobre assuntos de interesse local, bem como organizar e prestar diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

Considerando a necessidade de permitir a arrecadação de receitas acessórias ao serviço de transporte coletivo urbano por ônibus, trolebus e qualquer outro meio de transporte, exceto o metroviário, desde que previamente aprovado pela Prefeitura, com a finalidade de reduzir os custos na prestação do serviço, proporcionando condições para a efetiva implantação de uma tarifa social e de um serviço compatível com a dignidade dos munícipes; e

Considerando, ainda, que tais medidas se relacionam com o dever de promover o equilíbrio econômico-financeiro da concessionária de serviços públicos de Transportes Coletivos do Município de São Paulo, Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, decreta:

Art. 1º À Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC fica permitido, observada a legislação pertinente, promover a exploração econômica de publicidade no verso dos bilhetes de passes comuns e escolares, bem como de vale-transporte, cuja emissão é de sua competência no Município de São Paulo.

Art. 2º A contratação de publicidade de que trata este Decreto será precedida de licitação.

Art. 3º Fica vedada a propaganda de fumo e bebidas alcoólicas, bem como as de caráter religioso, beneficente, político-partidário ou atentatórias à moral e aos bons costumes.

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

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

LEI N. 10.776, DE 22 DE NOVEMBRO DE 1989^[1]

AUTORIZA A PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO A PROCEDER A PINTURA DE FAIXAS, NO SOLO, DE FORMA VERTICAL, NAS PARADAS DE ÔNIBUS

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 24 de outubro de 1989, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica a Prefeitura do Município de São Paulo autorizada a proceder nas paradas dos ônibus a pintura de faixas, no solo, em forma vertical, no seu todo, que disciplinem o estacionamento dos coletivos no local.

Art. 2º Poderá, a seu critério, ser delegada à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC as atribuições do artigo 1º.

Art. 3º Os veículos de transportes coletivos deverão estacionar obrigatoriamente no local delimitado, junto ao meio-fio, sendo que o seu não cumprimento implicará na aplicação de multa, por parte da fiscalização policial, como estacionamento em local não permitido.

Art. 4º As despesas decorrentes da execução da presente Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias.

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

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

Nota sobre a Lei n. 10.776/89

[1] *Vide* Lei Federal n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código Brasileiro de Trânsito, à pág. 176.

LEI N. 10.815, DE 28 DE DEZEMBRO DE 1989

REVOGA ISENÇÃO DO IMPOSTO SOBRE A PROPRIEDADE PREDIAL E TERRITORIAL URBANA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS^[1]

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 22 de dezembro de 1989, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Ficam revogadas as isenções do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana concedidas:

- I – à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC;
- II – às empresas da administração indireta da Prefeitura do Município de São Paulo;
- III – à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;
- IV – à Companhia de Gás de São Paulo – COMGÁS/SP;
- V – à Caixa Econômica Federal – CEF;
- VI – à Fundação Maria Luiza e Oscar Americano.

Art. 2º Fica revogada a isenção do Imposto sobre a Propriedade Predial Urbana concedida ao imóvel situado à Rua General Jardim, n. 595, Contribuinte n. 007.064.0001-1.

Art. 3º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro de 1990, revogadas as disposições em contrário e, em especial as alíneas *d*, *e*, *f*, *i*, e *j*, do inciso II, do artigo 18 e as alíneas *b*, *c*, *d*, *e*, e *f*, do artigo 38, ambos da Lei n. 6.989, de 29 de dezembro de 1966, a Lei n. 10.084, de 17 de junho de 1986 e a Lei n. 10.514, de 11 de maio de 1988.

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

Nota sobre a Lei n. 10.815/89

[1] Esta Lei está fundamentada no art. 41 das Disposições Transitórias da Constituição de 1988.

LEI N. 10.832, DE 5 DE JANEIRO DE 1990

DETERMINA TRATAMENTO PRIORITÁRIO A PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIAS FÍSICAS

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 12 de dezembro de 1989, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Às pessoas portadoras de deficiências físicas é resguardado tratamento prioritário em cinemas, estádios, circos, teatros, estacionamentos de veículos, locais de competição, casas de espetáculos e similares, nos termos desta Lei.

Art. 2º Os locais e estabelecimentos referidos no artigo anterior destinarão, no mínimo, 3% (três por cento) de sua capacidade, para ocupação por deficientes físicos, admitida a redução deste percentual em eventos com afluência de público superior a 800 (oitocentas) pessoas, conforme for definido em decreto regulamentar.

§ 1º Os estabelecimentos deverão indicar, através de sinalização adequada, os locais destinados à ocupação por deficientes físicos.

§ 2º Nos espetáculos e apresentações com horário previamente determinado para a realização, o tratamento prioritário será assegurado até 15 (quinze) minutos que antecederem seu início, desde que seja possível compatibilizá-lo com sessão anterior que esteja ocorrendo.

§ 3º O ingresso dos deficientes deverá ocorrer através de acesso apropriado, que lhes permita a necessária mobilidade e locomoção.

§ 4º Nos estacionamentos públicos, as vagas deverão ser localizadas próximas de sua entrada.

Art. 3º O Poder Executivo zelará pelo cumprimento desta Lei, cuja violação implicará na sanção pecuniária correspondente a 10 (dez) Unidades Fiscais do Município – UFM.

Art. 4º Para os efeitos desta Lei, consideram-se pessoas portadoras de deficiência física as que sofram dificuldades de mobilidade e locomoção, além de outras que venham a ser definidas em decreto regulamentar.

Art. 5º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

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

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

PORTARIA INTERSECRETARIAL SAR/SMT N. 1/90^[1]

REGULAMENTA A IMPLANTAÇÃO DE DISPOSITIVOS REDUTORES DE VELOCIDADE, EM VIAS DO MUNICÍPIO

Os Secretários Municipais das Administrações Regionais e de Transportes, no uso de suas atribuições legais,

Considerando que a implantação de dispositivos redutores de velocidade, em vias do Município, é de competência da autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via que os queira colocá-los e no Município de São Paulo é do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV;

Considerando que a implantação de tais redutores deve atender ao estabelecido na Resolução CONTRAN n. 666/86;

Considerando que a execução dos redutores é de competência das AR's;

Considerando a necessidade de se estabelecerem normas para atendimento do trabalho conjunto, resolvem:

1. Os pedidos de implantação de redutores de velocidade, nas vias públicas deverão ser encaminhados ao Departamento de Operações do Sistema Viário – DSV, a quem competirá:
 - a. a análise de viabilidade técnica da implantação;
 - b. a autorização para a construção;
 - c. a elaboração de projeto adequado ao local;
 - d. o acompanhamento técnico de execuções;
 - e. a sinalização de redutor, por meio de placas e pinturas no solo.
2. Elaborado o projeto, deverá o expediente ser encaminhado à AR onde se localize a via pública em que será implantado o redutor, para sua execução, cabendo ao Departamento de Operação de Sistema Viário – DSV a adoção das providências indicadas nas letras *d* e *e* do item 1 desta Portaria.
3. As eventuais dúvidas surgidas na execução das determinações contidas nesta Portaria deverão ser resolvidas, caso a caso, pelo Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV e pelo Administrador Regional da área onde se implantará o redutor.
4. Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação e revogadas as disposições em contrário.

Nota sobre a Portaria Intersecretarial SAR/SMT n. 1/90

[1] Vide Lei Federal n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código Brasileiro de Trânsito, à pág. 176.

**LEI N. 10.839,
DE 20 DE FEVEREIRO DE 1990**DÁ NOVA REDAÇÃO AO ARTIGO 12 DA LEI N. 8.424, DE 18 DE AGOSTO DE 1976,^[1]
E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,
Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 14 de fevereiro de 1990, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º O artigo 12 da Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, passa a vigorar com a seguinte redação:

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

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

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

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

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

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

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

Nota sobre a Lei n. 10.839/90

[1] *Vide* Lei Municipal n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, à pág. 681.

DECRETO N. 28.570, DE 28 DE FEVEREIRO DE 1990^[1]

DISPÕE SOBRE O SERVIÇO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS ATRAVÉS DE LOTAÇÃO,
E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, decreta:

Art. 1º Fica autorizado, no âmbito do Município de São Paulo, o serviço de transporte de passageiros, através de lotação, a ser prestado por “peruas” ou outros veículos sem taxímetro, a serem especificados pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 2º Caberá, ainda, à Secretaria Municipal de Transportes – SMT fornecer o credenciamento necessário à prestação dos serviços de que trata este Decreto, bem como a edição de normas e diretrizes indispensáveis à sua efetiva execução, estabelecendo as características dos veículos, capacidade de transporte, tarifa a ser cobrada do usuário e demais providências correlatas.

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

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

Nota sobre o Decreto n. 28.570/90

[1] Todos os efeitos deste Decreto foram sustados pelo Decreto Legislativo Municipal n. 114, de 21 de outubro de 1997, *vide* à pág. 1000.

DECRETO N. 28.583, DE 7 DE MARÇO DE 1990

REGULAMENTA O DISPOSTO NOS §§ 2º E 3º DO ARTIGO 12 DA LEI N. 8.424, DE 18 DE AGOSTO DE 1976,^[1]
COM A NOVA REDAÇÃO QUE LHE FOI DADA PELA LEI N. 10.839, DE 20 DE FEVEREIRO DE 1990^[2]

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

Considerando, que o § 2º do artigo 12 da Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, com a nova redação que lhe foi dada pela Lei n. 10.839, de 20 de fevereiro de 1990, faculta à Prefeitura conceder redução do preço das tarifas de transporte coletivo de passageiros por ônibus, quando pagas antecipadamente pelo usuário, mediante aquisição de bilhetes de passe em lote, não excedendo, a redução 50% (cinquenta por cento) do valor da tarifa;

Considerando, ainda, que o § 3º do citado dispositivo legal estabelece que os passes adquiridos com benefício de redução de tarifa não terão prazo de validade para sua utilização, decreta:

Art. 1º Durante os 10 (dez) dias imediatamente subseqüentes a cada reajuste, da tarifa de transporte coletivo de passageiros por ônibus, no Município de São Paulo, a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, e as pessoas por ela autorizadas, venderão bilhetes de passe comum, em lotes de 20 (vinte) a 100 (cem) unidades por pessoa, em múltiplos de 20 (vinte), com desconto a ser determinado quando da decretação do reajuste correspondente.

§ 1º Decorrido o prazo de venda de bilhetes de passe em lote, estipulado no *caput* deste artigo, os passes serão vendidos em qualquer quantidade, sem desconto para o usuário.

§ 2º Os bilhetes de passe adquiridos nas condições estipuladas neste Decreto serão aceitos, sem necessidade de complementação do valor da tarifa, nos ônibus urbanos do Município de São Paulo, pelo prazo de 30 (trinta) dias corridos, imediatamente subseqüentes a cada reajuste da tarifa.

§ 3º Sem qualquer acréscimo para o usuário, decorrido o prazo estipulado no § 2º deste artigo, os bilhetes de passe referentes à tarifa anterior deverão ser trocados, nos postos da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, por bilhetes no novo padrão de impressão correspondente à tarifa reajustada.

Art. 2º Não serão fornecidos recibos pela aquisição de bilhetes de passe, seja qual for o modo de aquisição.

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

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município.

Notas sobre o Decreto n. 28.583/90

[1] *Vide* Lei Municipal n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, à pág. 681.

[2] *Vide* Lei Municipal n. 10.839, de 20 de fevereiro de 1990, à pág. 834.

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, DE 4 DE ABRIL DE 1990

EXCERTOS DAS DISPOSIÇÕES RELATIVAS A TRANSPORTES URBANOS DE PASSAGEIROS

Capítulo V Das Obras, Serviços e Licitações

Art. 128. Lei Municipal disporá sobre:

l – o regime das concessões e permissões de serviços públicos, o caráter especial do respectivo contrato ou ato, o prazo de duração e eventual prorrogação, admitida esta

apenas excepcionalmente, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão e da permissão;

- II – os direitos dos usuários;
- III – a política tarifária;
- IV – a obrigação de manter serviço adequado.

§ 1º O disposto neste artigo não inibe a administração direta ou indireta de utilizar outras formas ou instrumentos jurídicos para transferir a terceiros a operação direta do serviço público.

§ 2º O Município poderá retomar, sem indenização, os serviços a que se refere o *caput* deste artigo, desde que constatado que sua execução não atenda às condições estabelecidas no ato de permissão ou contrato de concessão.

Seção III
Da Participação nas Entidades Regionais

Art. 147. O Município, ao participar das estruturas regionais criadas pelo Estado, nos termos do que dispõem a Constituição da República e a Estadual, fará valer os princípios e os interesses de seus habitantes.

§ 1º O Município favorecerá a formação e o funcionamento de consórcios entre municípios visando ao tratamento e à solução de problemas comuns.

§ 2º O Município compatibilizará, quando de interesse para a sua população, seus planos e normas de ordenamento do uso e ocupação do solo aos planos e normas regionais e as diretrizes estabelecidas por compromissos consorciais.

Título V
Do Desenvolvimento do Município

Capítulo I
Da Política Urbana

Art. 148. A política urbana do Município terá por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, propiciar a realização da função social da propriedade e garantir o bem-estar de seus habitantes, procurando assegurar:

- II – o acesso de todos os seus cidadãos às condições adequadas de moradia, transporte público, saneamento básico, infra-estrutura viária, saúde, educação, cultura, esporte e lazer e às oportunidades econômicas existentes no Município;
-
-

Art. 159. Os projetos de implantação de obras ou equipamentos, de iniciativa pública ou privada, que tenham, nos termos da lei, significativa repercussão ambiental ou na infra-estrutura urbana, deverão vir acompanhados de relatório de impacto de vizinhança.

§ 1º Cópia do relatório de impacto de vizinhança será fornecida gratuitamente quando solicitada aos moradores da área afetada e suas associações.

§ 2º Fica assegurada pelo órgão público competente a realização de audiência pública, antes da decisão final sobre o projeto, sempre que requerida, na forma da lei, pelos moradores e associações mencionadas no parágrafo anterior.

.....

.....

Capítulo IV Do Transporte Urbano

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

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

Art. 173. O sistema de transporte urbano compreende:

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

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

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

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

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

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

- I – o planejamento e o regime de operação;
- II – o planejamento e a administração do trânsito;
- III – normas para o registro das empresas operadoras;
- IV – os direitos e os deveres dos usuários e das operadoras, considerando o conforto e a segurança dos usuários e operadores dos veículos;
- V – normas relativas à fiscalização da prestação do serviço adequado de transporte e o trânsito estabelecendo penalidades para operadores e usuários;
- VI – normas relativas ao pessoal das empresas operadoras, enfatizando os aspectos concernentes ao treinamento;
- VII – normas relativas às características dos veículos;
- VIII – padrão de operação do serviço de transportes, incluindo integração física, tarifária e operacional;
- IX – padrão de segurança e manutenção do serviço;
- X – as condições de intervenção e de desapropriação para regularizar deficiências na prestação dos serviços ou impedir-lhes a descontinuidade, cabendo nesses casos ao Executivo comunicar imediatamente à Câmara Municipal;
- XI – a metodologia, as regras de tarifação e as formas de subsídios.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LEI N. 10.854, DE 22 DE JUNHO DE 1990

AUTORIZA O EXECUTIVO A CONCEDER AOS DESEMPREGADOS REDUÇÃO DA TARIFA NO TRANSPORTE COLETIVO POR ÔNIBUS, 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 5 de junho de 1990, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Executivo autorizado a conceder, pelo prazo experimental de 4 (quatro) meses, aos desempregados, redução de até 100% (cem por cento) no preço da tarifa do transporte coletivo por ônibus no Município de São Paulo, observadas as condições estabelecidas nesta Lei.

Art. 2º A redução da tarifa somente será concedida aos trabalhadores cadastrados nos sindicatos de suas respectivas categorias profissionais.

Art. 3º A aquisição dos passes com o desconto previsto nesta Lei será feita por intermédio dos sindicatos devidamente registrados no órgão competente da Prefeitura, a ser definido em Decreto.

§ 1º Para efetivar a aquisição, cada sindicato deverá manter um Cadastro de Desempregados, relativo à categoria profissional que represente, podendo adquirir os passes em lotes de 30 (trinta) a 120 (cento e vinte) unidades mensais por pessoa cadastrada.

§ 2º Os sindicatos deverão manter os cadastros atualizados, respondendo, perante a Prefeitura, pela veracidade dos dados neles contidos.

§ 3º Constatada qualquer irregularidade no Cadastro, o sindicato infrator ficará impedido de adquirir passes com desconto.

Art. 4º O percentual de redução da tarifa, as condições para que o trabalhador possa gozar de desconto e as demais normas necessárias à execução desta Lei serão estabelecidas em decreto, a ser baixado pelo Executivo, no prazo de 30 (trinta) dias, contados a partir de sua publicação.

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

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

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

DECRETO N. 28.813, DE 2 DE JULHO DE 1990

REGULAMENTA A LEI N. 10.854, DE 22 DE JUNHO DE 1990,^[1] QUE AUTORIZA O EXECUTIVO A CONCEDER, AOS DESEMPREGADOS, REDUÇÃO DA TARIFA NO TRANSPORTE COLETIVO POR ÔNIBUS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, decreta:

Art. 1º Fica fixado em 100% (cem por cento) o percentual de redução no preço da tarifa do transporte coletivo por ônibus, no Município de São Paulo, a ser concedido aos desempregados, pelo prazo experimental de 4 (quatro) meses, nos termos do disposto na Lei n. 10.854, de 22 junho de 1990.

Art. 2º A redução no preço da tarifa somente será concedida aos trabalhadores cadastrados como desempregados nos sindicatos de suas respectivas categorias profissionais.

Art. 3º Para ser cadastrado, nos termos do disposto no artigo anterior, o trabalhador deverá:

I – provar, perante o Sindicato:

- a. que trabalhou, no ano de 1989, por um período ininterrupto de, pelo menos, 180 (cento e oitenta) dias;
- b. que se encontra desempregado há mais de 60 (sessenta) dias e que o desemprego ocorreu em data posterior a 22 de março de 1990.

II – apresentar ao Sindicato a Carteira Profissional e a Rescisão Contratual.

Art. 4º A aquisição dos passes com o desconto previsto neste Decreto será feita por intermédio dos sindicatos regularmente registrados na Secretaria Municipal do Bem-Estar Social – SEBES.

§ 1º Para os fins do disposto neste artigo, a SEBES expedirá a ficha de registro, que deverá ser devidamente preenchida pelo representante de cada Sindicato.

§ 2º Preenchida a ficha, será a mesma devolvida à SEBES, que a manterá arquivada para eventual consulta ou atualização.

Art. 5º Para efetivar a aquisição dos passes, cada Sindicato deverá manter um Cadastro de Desempregados, relativo à categoria profissional que represente.

Art. 6º A Secretaria Municipal do Bem-Estar Social – SEBES elaborará e divulgará o modelo padrão do documento de cadastramento de desempregados, a ser preenchido pelo Sindicato.

Parágrafo único. Do documento de que trata o *caput* deste artigo deverão constar:

- a. relação nominal dos desempregados relativos à categoria profissional que o Sindicato representa;
- b. número da Cédula de Identidade e da Carteira Profissional de cada trabalhador cadastrado;
- c. outros elementos que se recomendarem à concessão e utilização adequada dos passes.

Art. 7º Verificados os documentos apresentados pelo Sindicato, e constatada a regularidade dos mesmos, a Secretaria Municipal do Bem-Estar Social – SEBES expedirá a autorização para aquisição de passes, com o desconto concedido, nos Postos de Venda ou na Tesouraria da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC.

§ 1º A autorização referida neste artigo deverá ser assinada por servidor designado pelos Secretários de SEBES ou SMT.

§ 2º Na ordem de expedição de autorizações, a SEBES poderá dar preferência aos trabalhadores que estejam desempregados há mais tempo.

Art. 8º Os passes serão retirados em lotes de 50 (cinquenta) unidades mensais por trabalhador constante do Cadastro de Desempregados.

Art. 9º Os passes adquiridos nos termos deste Decreto deverão ser distribuídos pelos Sindicatos aos trabalhadores constantes do Cadastro.

Art. 10. Compete à Secretaria Municipal do Bem-Estar Social – SEBES examinar os documentos apresentados e verificar a regularidade dos procedimentos adotados pelos Sindicatos para obtenção da redução da tarifa de que trata este Decreto.

Parágrafo único. Secretaria Municipal do Bem-Estar Social poderá, a qualquer momento, exigir que os Sindicatos apresentem, para análise e verificação, os documentos referidos no *caput* deste artigo.

Art. 11. Os Sindicatos deverão manter os cadastros atualizados, respondendo, perante a Prefeitura, pela veracidade dos dados neles contidos.

Art. 12. Constatada qualquer irregularidade nos cadastros, os Sindicatos infratores ficarão impedidos de adquirir os passes com desconto.

Art. 13. As despesas com a execução deste Decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 14. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

Nota sobre o Decreto n. 28.813/90

[1] *Vide* Lei Municipal n. 10.854, de 22 de junho de 1990, à pág. 839.

COMUNICADO SEBES/GAB N. 21, DE 24 DE JULHO DE 1990

ESTABELECE OS PROCEDIMENTOS A SEREM ADOTADOS PELOS SINDICATOS E PELA POPULAÇÃO DESEMPREGADA PARA A OBTENÇÃO DE REDUÇÃO DE TARIFA DE TRANSPORTE COLETIVO NOS TERMOS DO DECRETO N. 28.813, DE 2 DE JULHO DE 1990^[1]

A Secretaria Municipal do Bem-Estar Social, no uso de suas atribuições legais, considerando a necessidade de equacionar o atendimento aos termos do Decreto n. 28.813, de 2 de julho de 1990 publicado em 03.07.90 no que se refere aos procedimentos a serem adotados pelos Sindicatos e pela população desempregada para a concessão de redução da tarifa de transporte coletivo, comunica:

1. Os Sindicatos interessados em participar do Plano “Trabalho para Todos” deverão fazer os respectivos registros junto às Supervisões Regionais de Bem-Estar Social, mediante o preenchimento de ficha padronizada, conforme modelo estabelecido por esta Pasta. Os Sindicatos

devolverão às respectivas Supervisões Regionais, a ficha devidamente preenchida, recebendo em seguida o atestado de registro.

2. Os Sindicatos deverão, também, cadastrar os trabalhadores desempregados, filiados ou não, através do preenchimento de formulário-padrão.

3. Os Sindicatos deverão preencher a ficha de requisição de passes respeitando as exigências do artigo 3º do item I, letras *a* e *b* do Decreto n. 28.813, de 02.07.90, ou seja, o trabalhador a ser beneficiado com a redução de tarifa em 100%, deverá comprovar ter trabalhado em 1989 pelo menos 180 dias ininterruptamente e encontrar-se desempregado por mais de 60 dias a partir de 22 de março de 1990. A referida ficha, que deverá ser assinada pelo Presidente do Sindicato, contemplará somente estes trabalhadores desempregados, e deverá ser encaminhada às respectivas Supervisões Regionais do Bem-Estar Social, que após exame e avaliação, enviarão a autorização ao Posto de Venda da CMTC sito à Rua 13 de Maio, 1.376. Os passes poderão ser retirados no Posto apenas pelo Presidente, ou pessoa designada por ele, mediante autorização em papel timbrado do Sindicato, contendo nome e RG do autorizado.

Nota sobre o Comunicado SEBES/GAB n. 21/90

[1] Vide Decreto Municipal n. 28.813, de 2 de julho de 1990, à pág. 840.

DECRETO N. 29.470, DE 10 DE JANEIRO DE 1991^[1]

DISPÕE SOBRE A COBRANÇA DA REMUNERAÇÃO PARA GESTÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO E SUA FISCALIZAÇÃO, CONFORME ESTABELECIDO NO DECRETO N. 14.629, DE 22 DE JULHO DE 1977, COM A REDAÇÃO DADA PELO DECRETO N. 23.182, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1986^[2]

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,

Considerando que os serviços de gestão e fiscalização do transporte coletivo no Município de São Paulo vêm sendo exercidos pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, sem a devida remuneração;

Considerando que a tarifa praticada no Município de São Paulo é única, embora os custos das diversas empresas operadoras sejam diferenciados, decreta:

Art. 1º A remuneração para gestão da operação do serviço de transporte coletivo e sua fiscalização, estabelecida no Decreto n. 14.629, de 22 de julho de 1977, com a redação conferida pelo Decreto n. 23.182, de 12 de dezembro de 1986, passará a ser cobrada, a partir de 13 de janeiro de 1991, na forma do Anexo Único, integrante deste Decreto.

Art. 2º A Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC deverá apresentar à Secretaria Municipal de Transportes, mensalmente, relatório detalhado dos recursos auferidos nos termos do presente Decreto, bem como de sua aplicação, objetivando a melhoria dos serviços prestados.

Art. 3º Este Decreto entrará em vigor em 13 de janeiro de 1991, revogadas as disposições em contrário, em especial o Decreto n. 27.221, de 27 de outubro de 1988.

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

ANEXO ÚNICO INTEGRANTE DO DECRETO N. 29.470, DE 10 DE JANEIRO DE 1991

Área de Operação	Empresa Operadora	Valor por Passageiro Transportado – Cr\$
III	TUPI - Transportes Urbanos Piratininga Ltda.	8,90
III	GATUSA - Garagem Americanópolis de Transportes Urbanos S/A.	4,91
I	A.V. Brasil Luxo Ltda.	17,75
IV	V. Santa Madalena Ltda.	1,69
II	V. São Paulo Ltda.	1,49
I	E.A.O. Alto do Pari Ltda.	6,54
I	A.V. Nações Unidas	11,93
III	V. Paratodos Ltda.	0,00
IV	V. Gato Preto Ltda.	12,03
III	V.U. Zona Sul Ltda.	0,00

Valores calculados de acordo com os custos operacionais de cada empresa, baseados na metodologia aprovada pelo Conselho Municipal de Tarifas – COMTAR, criado pelo Decreto n. 27.924, de 28 de julho de 1989.^[1]

Notas sobre o Decreto n. 29.470/91

[1] Revoga o Decreto Municipal n. 27.221, de 27 de outubro de 1988, *vide* à pág. 783.

[2] *Vide* Decreto Municipal n. 23.182, de 12 de dezembro de 1986, à pág. 761.

[3] *Vide* Decreto Municipal n. 27.924, de 28 de julho de 1989, à pág. 826.

LEI N. 10.950, DE 24 DE JANEIRO DE 1991

DISPÕE SOBRE O USO DO GÁS NATURAL COMO COMBUSTÍVEL DOS ÔNIBUS URBANOS,
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 28 de dezembro de 1990, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º No prazo de 10 (dez) anos, contados da data de vigência desta Lei, as empresas concessionárias ou permissionárias de transporte coletivo na Capital, deverão substituir os ônibus ou motores movidos a óleo diesel por outros, movidos a gás natural.

Parágrafo único. (Vetado).

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

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

DECRETO N. 29.709, DE 29 DE ABRIL DE 1991^[1]

DISPÕE SOBRE O ACESSO DAS PESSOAS MAIORES DE SESSENTA E CINCO ANOS NOS COLETIVOS, NOS TERMOS DO DISPOSTO NO ARTIGO 230, § 2º, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

Considerando que a Constituição Federal, em seu artigo 230, § 2º, assegurou a gratuidade dos transportes coletivos urbanos aos maiores de sessenta e cinco anos de idade;

Considerando que os titulares desse direito poderão comprovar essa condição mediante apresentação de carteira de identidade expedida pelos órgãos de identificação dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios, nos moldes da Lei n. 7.116, de 26 de agosto de 1983 e seu Decreto regulamentador n. 89.250, de 27 de dezembro de 1983, alterado pelo Decreto n. 98.963, de 16 de fevereiro de 1990;

Considerando, ainda, que as Carteiras de Identidade regularmente emitidas gozam de fé pública e têm validade em todo Território Nacional, decreta:

Art. 1º O idoso maior de 65 anos terá livre acesso ao transporte coletivo por ônibus e trolebus, em todas as linhas urbanas operadas pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos e empresas particulares prestadoras de serviço de transporte coletivo por ônibus, mediante a apresentação da Carteira de Identidade expedida pelos órgãos de identificação dos Estados, Distrito Federal e Territórios, contendo a expressão “Maior de 65 anos”.

Art. 2º As carteiras especiais de identificação de que trata o Decreto n. 27.045, de 5 de outubro de 1988, perderão sua validade no prazo de 1 (um) ano, a contar da publicação deste Decreto.

Art. 3º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial o Decreto n. 27.045, de 5 de outubro de 1988.

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

[1] Revoga o Decreto Municipal n. 27.045, de 5 de outubro de 1988.

DECRETO N. 29.727, DE 7 DE MAIO DE 1991

ESTABELECE NOVOS CRITÉRIOS A SEREM ADOTADOS PARA COBRANÇA DA REMUNERAÇÃO PARA GESTÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO E SUA FISCALIZAÇÃO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,

Considerando a necessidade de alteração dos critérios empregados para a cobrança da remuneração decorrente da gestão da operação dos serviços de transportes coletivos e sua fiscalização, decreta:

Art. 1º Mantidas as demais disposições do Decreto n. 29.470, de 10 de janeiro de 1991,^[1] a remuneração para gestão da operação dos serviços de transporte coletivo e sua fiscalização passa a ser calculada da seguinte forma:

I – o montante da remuneração diária é o resultado dos percentuais definidos no Anexo Único, integrante deste Decreto, aplicados à receita diária de cada empresa operadora;

II – a receita diária de cada empresa operadora será calculada a partir do número de passageiros transportados, segundo os dados da catracaria da CMTC, considerando-se os diversos tipos de passagens.

Art. 2º O primeiro período de competência da remuneração nos termos do artigo 1º compreenderá do 6º (sexto) dia útil ao último dia do mês de sua divulgação.

Art. 3º Os demais períodos de competência compreenderão do primeiro ao último dia de cada mês.

Art. 4º A cobrança dos valores apurados pelo critério acima estabelecido será efetuada diariamente, no 1º dia útil subsequente ao período devido.

§ 1º O pagamento será efetuado, quando possível, através de compensação da remição de passes e vales-transporte efetuada diariamente.

§ 2º Os pagamentos efetuados em atraso sofrerão atualização monetária diária.

Art. 5º Este Decreto entrará em vigor no dia 8 de maio de 1991, revogadas as disposições em contrário e, em especial, o Decreto n. 29.515, de 6 de fevereiro de 1991.

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

ANEXO ÚNICO INTEGRANTE DO DECRETO N. 29.727, DE 7 DE MAIO DE 1991

Área de Operação	Empresa Operadora	Percentual (%) a ser Aplicado sobre a Receita
III	TUPI - Transportes Urbanos Piratininga Ltda.	5
III	GATUSA - Garagem Americanópolis de Transportes Urbanos S/A.	2
I	A.V. Brasil Luxo Ltda.	7
IV	V. Santa Madalena Ltda.	3
II	V. São Paulo Ltda.	5
I	A.V. Nações Unidas	5
III	V. Paratodos Ltda.	2
IV	V. Gato Preto Ltda.	5

PARECER N. 431/91 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA SOBRE O PROJETO DE LEI N. 138/91

De autoria do N. Ver. Marcos Mendonça, tem o presente projeto de lei o objetivo de disciplinar o reajuste do transporte coletivo urbano no Município de São Paulo, estabelecendo que estas não poderão ter reajustes que ultrapassem o limite do percentual atingido pela inflação à época do aumento, considerada, para efeito desse cálculo, a data-base de 1º de janeiro de 1989.

Dispõe, ainda, em seu artigo 2º, que a lei não terá caráter vinculativo de obrigar o reajuste da tarifa quando da variação do percentual atingido pela inflação.

O artigo 3º dispõe que, se o valor da tarifa estiver além do limite estabelecido no artigo 1º, não poderá sofrer novo reajuste até que esse valor atinja o patamar de igualdade entre tarifa e inflação.

De acordo com o artigo 7º, inciso III, da LOM de São Paulo, é dever do Poder Municipal... assegurar... “locomocão através de transporte coletivo adequado, mediante tarifa acessível ao usuário”.

Embora o artigo 178 da mesma lei estabeleça que “as tarifas dos serviços públicos de transporte... deverão ser fixadas pelo Executivo”, o projeto em tela não esbarra na competência ex-

clusiva do Prefeito, pois não tem o objetivo de estabelecer o valor da tarifa, mas, tão-somente, impor um limite a esse valor.

O projeto encontra amparo, também, no artigo 13, inciso I, da mesma lei.

Pela legalidade.

Sala da Comissão de Constituição e Justiça, em 07.05.91.

Gilberto Nascimento – Presidente.

Nota sobre o Decreto n. 29.727/91

[1] Vide Decreto Municipal n. 29.470, de 10 de janeiro de 1991, à pág. 842.

DECRETO N. 29.854, DE 24 DE JUNHO DE 1991

INSTITUI A MODALIDADE ESPECIAL PARA O TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, DISCIPLINA SUA CONTRATAÇÃO PELA COMPANHIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS – CMTC, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.

Considerando o disposto no artigo 3º da Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976,^[1] que estabelece a competência do Poder Executivo Municipal para fixar ou complementar as diretrizes básicas da política de transportes coletivos, as características operacionais das linhas e as especificações que devem atender os serviços;

Considerando a necessidade de melhoria da fluidez do tráfego geral;

Considerando a necessidade de descongestionar o espaço viário, atraindo a população usuária do auto particular para a Modalidade de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus, que proporcione maior confiabilidade, conforto e segurança, decreta:

Art. 1º Nos termos do disposto no artigo 3º da Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, fica instituída, no Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus, a Modalidade Especial, com as seguintes características:

- I – incentivo à integração automóvel/ônibus especial;
- II – operação com ônibus de padrão rodoviário;
- III – horários programados de partida.

Art. 2º Para fins da primeira licitação relativa à modalidade de transporte coletivo de que trata este Decreto, fica o Município dividido em 6 (seis) Áreas de Operação e 1 (uma) Área Neutra, delimitadas, respectivamente, nos Anexos “A” e “B” deste Decreto.

Art. 3º Para efeito deste Decreto, são assim considerados:

- I – Regiões de Interesse: os núcleos de concentração de serviços, empregos e outros atrativos, geradores de viagens, ficando inicialmente estabelecidas 3 (três) grandes regiões, situadas na Área Neutra, a saber:
 - a. Região Central;
 - b. Região da Avenida Paulista;
 - c. Região da Avenida Brigadeiro Faria Lima.
- II – Rotas de Interesse: a ligação entre dois pontos, a saber:
 - a. de uma Área de Operação a uma Região de Interesse;
 - b. de uma Área de Operação a outra Área de Operação;
 - c. de um ponto a outro ponto dentro da mesma Área de Operação.

Art. 4º A contratação de empresas pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, com intervenção da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, para a operação da modalidade especial, será precedida de licitação, expressamente autorizada pela Prefeita, e terá por objeto a prestação de serviço, buscando selecionar uma única empresa para operação do conjunto de linhas de cada rota.

§ 1º A empresa contratada terá exclusividade para a operação das linhas componentes da rota selecionada, ressalvadas as situações excepcionais, caracterizada por motivos de caso fortuito, força maior ou premente interesse público.

§ 2º Com a finalidade de melhorar a operação, a Secretaria Municipal de Transportes – SMT poderá alterar as características operacionais das linhas integrantes das rotas.

Art. 5º Será permitida a participação de uma mesma empresa em mais de uma licitação da modalidade especial, desde que obedecidas as seguintes condições:

- I – cada veículo somente poderá ser vinculado a um conjunto de linhas;
- II – não poderá ser ultrapassado o limite de 32 (trinta e duas) linhas como resultado da soma dos conjuntos de linhas da modalidade especial em que a empresa for considerada vencedora.

Art. 6º Compete à Secretaria Municipal de Transportes – SMT, dentre outras atribuições:

- I – criar, alterar e suprimir linha ou conjunto de linhas de transporte coletivo da modalidade especial;
- II – definir as características operacionais de cada linha;
- III – alterar, quando necessário, a delimitação das Áreas de Operação, Área Neutra e Regiões de Interesse;
- IV – estabelecer a idade e a especificação técnica dos veículos componentes do conjunto de linhas contratado;
- V – autorizar a inclusão e exclusão dos veículos vinculados ao conjunto de linhas contratado;
- VI – exigir a ampliação de pátio de estacionamento, em decorrência do aumento de veículos do conjunto de linhas contratado;
- VII – determinar, na ocorrência de necessidade excepcional, o imediato deslocamento de frota ou parte de frota vinculada ao conjunto de linhas, para prestação de serviço semelhante em local diverso do estipulado na contratação;
- VIII – fiscalizar e controlar a prestação de serviços contratados;
- IX – propor a tarifa adequada a cada linha, bem como os seus reajustes.

Art. 7º É vedado à empresa contratada transferir a terceiros, no todo ou em parte, a execução dos serviços objeto do contrato.

Art. 8º A remuneração da empresa contratada consistirá na percepção da tarifa auferida junto aos usuários.

§ 1º Caberá ao Poder Executivo a fixação da tarifa.

§ 2º No valor da tarifa estará incluído índice de remuneração referente à gestão do sistema na modalidade especial.

§ 3º É vedado à contratada transportar qualquer passageiro sem a cobrança de tarifa, salvo expressa disposição legal em contrário.

§ 4º Os passes, bilhetes e assemelhados da modalidade comum do transporte coletivo de passageiros não terão validade na modalidade especial.

Art. 9º Observado o disposto na legislação específica, a propaganda comercial veiculada nos ônibus e demais equipamentos da modalidade especial será regulamentada através da portaria da Secretaria Municipal de Transportes – SMT.

Art. 10. O prazo de duração do contrato será de 6 (seis) anos, a contar da data de início de operação que for estipulada.

Parágrafo único. O contrato poderá ser prorrogado por mais 2 (dois) anos.

Art. 11. Os contratos só serão firmados com empresas regularmente constituídas como pessoas jurídicas e que atendam, além dos requisitos de idoneidade moral, técnica e financeira, as seguintes exigências:

- I – ter como objeto social a operação de transporte coletivo de passageiros por ônibus;
- II – possuir garagem própria ou alugada, tecnicamente instalada e capacitada para a prestação do serviço;
- III – manter, no Município de São Paulo, administração específica e escrituração contábil, fiscal, trabalhista e previdenciária formulada em separado;
- IV – estar quite, ou com a situação regularizada, perante o fisco federal, o estadual e o municipal, bem como com os órgãos previdenciários;
- V – atender às demais condições e exigências do edital de concorrência.

Art. 12. No contrato, a empresa obrigará-se-á expressamente a:

- I – observar a legislação pertinente, as normas de serviço de transporte coletivo de passageiros da modalidade especial estabelecidos pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT e pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, bem como as disposições pertinentes ao sistema de circulação viária;
- II – utilizar, no transporte coletivo de passageiros da modalidade especial, somente ônibus com características aprovadas pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT, inclusive no que se refere ao projeto e cores da pintura externa, e à disposição, tamanho e cores dos elementos informativos, a serem afixados nos lados externo e interno do veículo;
- III – manter veículos em perfeito estado de conservação, limpos e ajustados às exigências estabelecidas pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT;
- IV – submeter os seus ônibus à inspeção por parte da Secretaria Municipal de Transportes – SMT e/ou da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, as quais poderão interditar-lo ou retirá-los do tráfego, quando os julgarem inadequados para o serviço;
- V – empregar, no serviço, pessoal habilitado e idôneo, devidamente uniformizado, exigindo boa apresentação e urbanidade no trato com os passageiros;
- VI – operar o transporte coletivo de passageiros da modalidade especial com regularidade e eficiência, cumprindo as instruções e determinações emanadas da Secretaria Municipal de Transportes – SMT e/ou da Companhia do Municipal de Transportes Coletivos – CMTC;
- VII – manter, no Município de São Paulo, contabilidade organizada e em dia, de acordo com as normas fixadas em sistema padronizado de contas determinado pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT e/ou da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, fornecendo-lhes todos os elementos necessários;
- VIII – fornecer à Secretaria Municipal de Transportes – SMT e/ou à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC os resultados, dados estatísticos e quaisquer elementos que lhe forem solicitados para fins de controle e fiscalização.
- IX – manter em perfeitas condições o controle de passageiros transportados, viagens realizadas e frota em operação, segundo normas da Secretaria Municipal de Transportes – SMT;
- X – entregar, até o 5º dia útil do mês subsequente ao da prestação do serviço, os resultados estatísticos pertinentes;
- XI – repassar, em prazo a ser definido, numerário referente ao índice de remuneração pela gestão do sistema na modalidade especial;
- XII – pagar à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC as multas que por ela forem impostas;
- XIII – manter seguro contra riscos de responsabilidade civil para passageiros e terceiros;

XIV – não alienar, durante a vigência do contrato, os veículos vinculados ao conjunto de linhas da modalidade especial, nem substituí-los ou retirá-los da frota, sem prévia autorização da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC.

Parágrafo único. A inobservância, pela empresa contratada, quer do disposto neste artigo, quer de qualquer das demais obrigações assumidas no contrato, autoriza, conforme o caso, a imposição de multa, a apreensão dos veículos ou a rescisão do contrato pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, sem direito à indenização.

Art. 13. A Secretaria Municipal de Transportes – SMT e/ou da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, por meio de pessoal próprio ou autorizado e mediante mecanismos especializados, exercerão a fiscalização dos serviços prestados pelas empresas contratadas.

Parágrafo único. A fiscalização dos serviços prestados pela empresa contratada deverá ser realizada visando a verificação do cumprimento dos horários, dos itinerários, da quilometragem percorrida, do número de viagens e de passageiros transportados, da manutenção dos veículos e das condições da garagem, bem como dos aspectos contábeis e financeiros.

Art. 14. Nos casos de interrupção ou deficiência grave na prestação do serviço, fica facultado à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, ouvida a Secretaria Municipal de Transportes – SMT, independentemente de qualquer medida judicial, rescindir o contrato, sem direito da empresa contratada à indenização.

Parágrafo único. Para efeito do disposto neste artigo, considera-se deficiência grave na prestação dos serviços:

- a. reiterada inobservância dos itinerários e horários determinados;
- b. não atendimento de intimação expedida pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT ou da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, no sentido de retirar de circulação veículos julgados em condições inadequadas para o serviço;
- c. descumprimento, por parte da empresa contratada, da legislação trabalhista, de modo a comprometer a continuidade dos serviços;
- d. redução superior a 20% (vinte por cento) dos ônibus empregados em qualquer linha referente ao conjunto de linhas, sem prévia autorização.

Art. 15. A Secretaria Municipal de Transportes – SMT e/ou da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC impedirá a operação irregular do serviço, providenciando a retirada dos veículos que trafeguem com infração às normas estabelecidas neste Decreto.

Art. 16. Nenhuma responsabilidade caberá à Prefeitura e/ou à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC por quaisquer atos praticados pelas empresas contratadas, seus prepostos ou empregados, quer nas suas relações recíprocas, quer em relação a terceiros.

Art. 17. Os editais de concorrência, a serem expedidos para os fins previstos neste Decreto, deverão especificar os estímulos à implementação dos objetivos definidos na Lei n. 10.950, de 24 de janeiro de 1991,^[2] que dispõe sobre o uso de gás natural como combustível dos ônibus urbanos.

Art. 18. As despesas com a execução deste Decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 19. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

Notas sobre o Decreto n. 29.854/91

[1] *Vide* Lei Municipal n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, à pág. 681.

[2] *Vide* Lei Municipal n. 10.950, de 24 de janeiro de 1991, à pág. 843.

ANEXOS INTEGRANTES AO DECRETO N. 29.854, DE 24 DE JUNHO DE 1991

Anexo A Áreas de Operação

As Áreas de Operação estão delimitadas através de eixos para captação da demanda. O Município será dividido em 6 (seis) Áreas de Operação, descritas a seguir:

- I – Área de Operação 1: é a área compreendida entre o tramo Norte da linha Norte/Sul do metrô, seguindo em sentido horário até a marginal do Rio Tietê.
- II – Área de Operação 2: é a área compreendida entre a marginal do Rio Tietê, seguindo em sentido horário até o tramo Sudeste da linha de subúrbios da CBTU que liga Francisco Morato a Paranapiacaba.
- III – Área de Operação 3: é a área compreendida entre o tramo Sudeste da linha de subúrbio da CBTU, que liga Francisco Morato a Paranapiacaba, seguindo sentido horário até o tramo Sul da linha Norte/Sul do Metrô.
- IV – Área de Operação 4: é a área compreendida entre o tramo Sul da linha Norte/Sul do Metrô, seguindo em sentido horário até o eixo da Rodovia Régis Bittencourt.
- V – Área de Operação 5: é a área compreendida entre o eixo da Rodovia Régis Bittencourt, seguindo em sentido horário até o eixo da Rodovia dos Bandeirantes/Marginal do Rio Tietê.
- VI – Área de Operação 6: é a área compreendida entre o eixo da Rodovia dos Bandeirantes/Marginal do Rio Tietê, seguindo em sentido horário até o tramo Norte da linha Norte/Sul do Metrô.

Anexo B Área Neutra

A Área Neutra caracteriza-se por ser a área de operação comum a todas as empresas participantes da modalidade especial.

Foi considerada como Área Neutra a região compreendida no interior do anel formado pela Av. Olavo Fontoura, Av. Santos Dumont, R. Santa Eulália, Av. Zachy Narchi, Av. Otto Baumgart, Marginal do Rio Tietê, Av. Cruzeiro do Sul, Av. do Estado, Ligação Leste/Oeste, Av. da Liberdade, R. Vergueiro, Av. 23 de Maio, Av. Pedro Álvares Cabral, Av. Brig. Luís Antonio, Av. Santo Amaro, Av. Juscelino Kubitschek, Marginal do Rio Pinheiros, Av. Eusébio Matoso, R. Butantã, R. Cardeal Arco-Verde, Av. Henrique Schaumann, Av. João Paulo I, Av. Sumaré, Av. Antártica, Marginal do Rio Tietê e Av. Olavo Fontoura.

LEI N. 10.990, DE 13 DE JUNHO DE 1991

DÁ NOVA REDAÇÃO AO ARTIGO 1º DA LEI N. 10.854, DE 22 DE JUNHO DE 1990⁽¹⁾

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 21 de maio de 1991, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º O artigo 1º da Lei n. 10.854, de 22 de junho de 1990, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º Fica o Executivo autorizado a conceder, aos desempregados, redução de até 100% (cem por cento) no preço da tarifa do transporte coletivo por ônibus do Município de São Paulo, observadas as condições estabelecidas nesta Lei”.

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

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

Nota sobre a Lei n. 10.990/91

[1] Vide Lei Municipal n. 10.854, de 22 de junho de 1990, à pág. 839.

LEI N. 11.022, DE 2 DE JULHO DE 1991

DISPÕE SOBRE A INSTALAÇÃO DE POSTOS DE VENDA DE VALE-TRANSPORTE E PASSES DE ÔNIBUS, COMUNS E ESCOLARES, NAS ADMINISTRAÇÕES REGIONAIS

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 6 de junho de 1991, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º As Administrações Regionais da Prefeitura do Município de São Paulo instalarão postos de venda ao público de passes de ônibus, comuns e escolares, e de vale-transporte em suas dependências.

Art. 2º O Executivo Municipal regulamentará a presente Lei em trinta dias após a sua publicação.

Art. 3º As despesas com a execução da presente Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário.

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

LEI N. 11.037, DE 25 DE JULHO DE 1991^[1]

DISPÕE SOBRE O SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTES URBANOS, 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 29 de junho de 1991, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º O Sistema Municipal de Transportes Urbanos do Município de São Paulo será gerenciado exclusivamente pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT, que poderá, por ato do Secretário delegar ou contratar a execução das atividades referentes às suas atribuições, sendo no caso de delegação exclusivamente a órgãos de administração municipal, e, no caso de contratação, dando-lhes preferência, ressalvado o disposto no artigo 9º da Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976.^[2]

Art. 2º Fica autorizada a Prefeitura a rescindir, no prazo de 90 (noventa) dias, sem ônus para a Municipalidade, o contrato de concessão com a CMTC, firmando outro no mesmo prazo, como operadora exclusiva, respeitado o prazo da vigência da atual concessão e obedecendo-se o disposto nesta Lei e no artigo 9º da Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976.

Parágrafo único. Ficam assegurados todos os direitos e garantias já conquistados pelos empregados ativos, inativos e aposentados da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC.

Art. 3º Na execução, pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, do disposto no parágrafo único do artigo 9º da Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, relativamente aos transportes coletivos comuns, a Prefeitura deverá estabelecer que a contratação prevista no citado parágrafo se efetive através de contrato de prestação de serviços incluindo lotes de veículos operacionais e de reserva.

§ 1º As empresas privadas que vierem a prestar os serviços previstos neste artigo serão contratadas da CMTC, que é operadora exclusiva e com interveniência da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, não se configurando entre a contratante e a contratada qualquer relação de subconcessão ou permissão.

§ 2º No processo de contratação serão observados o Estatuto de Licitação e a Legislação vigente sobre licitações públicas, no tocante às suas exigências, dispensas e inexigibilidades, bem como o respeito ao direito de preferência das prestadoras de serviço, na data da concorrência, em igualdade de condições.

§ 3º O prazo dos contratos será de 8 (oito) anos, podendo ser prorrogado de comum acordo por 2 (dois) anos, desde que as partes o requeiram no penúltimo semestre anterior ao término do prazo contratual.

Art. 4º O pagamento dos serviços prestados, objeto do artigo 3º, será sempre feito segundo o regime de serviço pelo custo mais taxa de administração de forma a assegurar recursos suficientes para:

- a. despesas de exploração de prestação de serviços de transportes de passageiros, incluindo lotes de veículos operacionais e de reserva, compreendendo operação e manutenção;
- b. tributos e encargos de qualquer espécie que venham a incidir sobre a propriedade ou operações da empresa contratada, exceto os de natureza especial sobre lucros efetivos;
- c. despesas de depreciação, por desgaste ou por obsolescência, dos bens efetivamente utilizados na prestação dos serviços contratados;
- d. remuneração adequada ao investimento efetivamente necessário ao cumprimento do contrato de prestação de serviços, incluindo veículos operacionais e de reserva, imóveis, instalações, equipamentos e almoxarifados;
- e. administração da empresa.

§ 1º As despesas referidas nos itens *a*, *b* e *c* do presente artigo serão objeto de verificação pela CMTC, através de demonstrativos econômico-financeiros elaborados segundo Plano de Contas padronizado, podendo ser arbitradas, de comum acordo com a empresa contratada, para fins de acerto periódico de contas, através de planilha de custos, que deve ser revista com periodicidade acordada entre as partes e obrigatoriamente sempre que a remuneração do investimento atingir o mínimo previsto no § 2º.

§ 2º A remuneração do investimento, a que se refere o item *d* deste artigo, cuja média anual deve ser de 12% (doze por cento), não poderá ser, em momento algum, inferior a 10% (dez por cento) ao ano.

§ 3º A taxa de administração será de 12% (doze por cento) sobre as despesas referidas no item *a* deste artigo, suficiente para cobrir as despesas administrativas, *pro labore*, o envolvimento e a responsabilidade empresarial.

Art. 5º No contrato de prestação de serviços, na forma desta Lei, a remuneração do custo total, mensal do serviço prestado deverá, necessariamente, considerar:

- I – o custo variável do lote contratado, levando-se em conta os custos unitários relativos a combustível, lubrificantes e rodagem;
- II – a quilometragem mensal remunerável do lote contratado, bem como a quilometragem ociosa, levando-se em conta:

- a. a quilometragem diária remunerável do lote contratado;
 - b. o número de dias do mês;
 - c. os serviços relativos à operação do lote contratado.
- III – o custo fixo mensal atribuível ao lote de reserva técnica, composto de custo de depreciação dos veículos, mais o custo de remuneração do capital investido em veículos;
- IV – o custo fixo mensal atribuível ao lote operacional, composto por todos os salários, adicionais, abonos de qualquer natureza, benefícios e encargos salariais, relativos à mão-de-obra de tráfego e manutenção, inclusive chefias e gerências, por despesas com materiais e serviços de manutenção e mais os custos previstos no inciso anterior;
- V – a taxa de administração, aplicada conforme § 3º do artigo 4º, compreende o custo da mão-de-obra administrativa, chefias e gerências administrativas, o *pro labore* de diretores e sócios e outras despesas administrativas incluindo uniforme e tributos sobre a propriedade;
- VI – os impostos e taxas incidentes sobre o faturamento final.

§ 1º O dimensionamento da equipe de motoristas e cobradores a ser remunerada será feito a partir do número de horas de operação efetivamente contratado para cada empresa, e da jornada de trabalho legal vigente.

§ 2º Ressalvada a hipótese de serem previstos em acordo ou convenção coletiva, os preços e salários unitários a serem aplicados serão sempre os oficiais, determinados ou reconhecidos pelo governo, ou, no caso de itens não controlados, divulgados pelas Associações Setoriais mais representativas.

§ 3º Para efeito do cálculo da remuneração devida, os ônibus serão depreciados em 8 (oito) anos, com valor residual de 20% (vinte por cento), as instalações serão depreciadas em 30 (trinta) anos, sem valor residual, e os terrenos e almoxarifados serão remunerados como itens não depreciáveis.

§ 4º Os valores não pagos até a data dos seus respectivos vencimentos serão atualizados monetariamente *pro rata temporis*, mais juros e taxas praticadas por instituições financeiras de primeira linha, calculados sobre o período em atraso, além de multa de 1/2% (meio por cento) ao dia de atraso, pagas por um máximo de 30 (trinta) dias.

§ 5º À Prefeitura Municipal caberá, através da Secretaria Municipal de Transportes, normatizar e fiscalizar a exata aplicação do disposto neste artigo.

Art. 6º Toda a arrecadação tarifária auferida, será recolhida diariamente à contratante ou a órgão ou entidade por ela autorizada e ficará vinculada ao Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros, devendo ser utilizada primeiramente para a remuneração das empresas contratadas e, no que exceder, aplicada na melhoria do Sistema de Transporte e Trânsito, vedada qualquer outra destinação.

§ 1º As empresas receberão os valores totais relativos aos serviços, medidos em cada dia de operação, 9 (nove) dias úteis após a data da referida operação.

§ 2º Para fins da primeira contratação baseada nesta Lei, será estabelecida uma fase de transição de 18 (dezoito) dias úteis, dividida em dois períodos, em que os pagamentos referentes à remuneração dos serviços mencionados no parágrafo anterior, serão efetuados da seguinte forma:

- I – em relação ao primeiro período, compreendido, entre o 1º (primeiro) dia e o 9º (nono) dia útil de operação, a contratada receberá:
 - a. 50% (cinquenta por cento) da remuneração devida de cada dia, no dia útil subsequente ao da prestação do serviço;
 - b. 50% (cinquenta por cento) da remuneração devida de cada dia, 9 (nove) dias úteis após a data da referida operação, ou seja, no decorrer do segundo período.
- II – em relação ao segundo período, compreendido, entre o dia subsequente ao 9º (nono) dia útil e o 18º (décimo oitavo) dia útil de operação, a contratada receberá:

- a. 25% (vinte e cinco por cento) da remuneração devida de cada dia, no dia útil subsequente ao da prestação do serviço;
- b. 75% (setenta e cinco por cento) da remuneração devida de cada dia, 9 (nove) dias úteis após a data da referida operação;

III – a partir do dia subsequente ao 18º (décimo oitavo) dia útil de operação, a contratada receberá 100% (cem por cento) da remuneração devida de cada dia, 9 (nove) dias úteis após a data da referida operação, conforme disposto no § 1º deste artigo.

§ 3º Os preços unitários a serem considerados para o pagamento dos serviços diários serão os vigentes da prestação dos serviços.

§ 4º Os valores não depositados pelas empresas nas datas devidas estarão sujeitos às mesmas penalidades previstas no artigo 5º, § 4º.

§ 5º Fica autorizada a Prefeitura do Município de São Paulo, a estabelecer tarifa subsidiada aos usuários em situação de incapacidade financeira, devendo, entretanto, assegurar às empresas contratadas a remuneração dos serviços prestados.

§ 6º O subsídio à tarifa a que se refere o parágrafo anterior deverá ser compatível com prévia autorização orçamentária, sob pena do Prefeito incorrer nas sanções previstas em Lei Federal.

Art. 7º A simples assinatura do contrato, impõe à Contratada, durante o prazo contratual, a vinculação, ao serviço público essencial que presta, dos meios materiais e humanos por ela empregados na operação, quaisquer que sejam eles incluindo pessoal, veículos, garagens, oficinas, equipamentos e almoxarifados.

Art. 8º Para efeito do disposto nesta Lei considera-se Lote-Padrão o conjunto de veículos automotores agrupados e classificados por tecnologia, com número variável, a ser definido pela SMT, não inferior a 50 (cinquenta), para realização dos serviços de transporte coletivo de passageiros, incluindo-se a infra-estrutura bem como os recursos humanos e materiais necessários para esse fim.

§ 1º (Vetado).

§ 2º (Vetado).

§ 3º Na concorrência, será dada a preferência, em igualdade de condições, às empresas contratadas que à data da licitação estejam em efetivo funcionamento no Município.

§ 4º A CMTC poderá contratar mais de um lote com uma empresa, obedecendo o disposto no parágrafo anterior.

§ 5º Na contratação dos lotes, será exigida a inclusão de frota para reserva técnica em proporção a ser definida pela SMT, que não poderá ultrapassar 8% (oito por cento) da frota contratada.

§ 6º A Secretaria Municipal de Transportes – SMT deverá, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias a partir da promulgação desta Lei, estabelecer padrões para as cores dos veículos e instrumentos de comunicação do sistema operacional com os usuários.

Art. 9º A Secretaria Municipal de Transportes – SMT, fixará, quando de licitação, o número de lotes de veículos necessários à operação do serviço.

§ 1º Poderá a Secretaria Municipal de Transportes – SMT, na vigência do contrato e quando se fizer necessário, criar, alterar e suprimir serviços respeitado, neste caso, o disposto no inciso II do artigo 11, definir suas características, fixar o número de veículos em operação para cada serviço e fixar o quadro-horário de partidas.

§ 2º Nas alterações previstas no parágrafo anterior terão preferência, nas ampliações, primeiramente as empresas cujos lotes se situem onde se der a ampliação e secundariamente as empresas cujos lotes estejam sediados mais próximos.

§ 3º Poderá a SMT, a seu critério, deslocar, por prazo máximo de 6 (seis) meses, ou por prazo superior, desde que haja a concordância entre as partes envolvidas, fração de lotes ou lotes objeto de contratação, para prestação de serviços, estipulados em Ordens de Serviços de Operação.

Art. 10. Nas contratações objeto desta Lei, ficará consignado que não haverá exclusividade de operação de serviço por uma única empresa.

Parágrafo único. As empresas deverão operar o serviço conforme Ordem de Serviço de Operação expedida pela SMT.

Art. 11. Atendendo as conveniências do transporte do Município, a Secretaria Municipal de Transportes – SMT, na vigência do contrato, poderá exigir o aumento ou a redução do número de veículos de cada lote, respeitados simultaneamente os seguintes critérios:

- I – as variações de frota não poderão ultrapassar mensalmente a 4% (quatro por cento) do número de ônibus contratados;
- II – no prazo de 2 (dois) anos, o limite máximo de variação da frota contratada não poderá exceder a 20% (vinte por cento) para aumento e 10% (dez por cento) para redução do número de ônibus inicialmente contratado;
- III – os limites estabelecidos poderão ser ultrapassados com a expressa concordância das partes contratantes.

Art. 12. Os contratos só serão firmados com operadores regularmente constituídos como pessoas jurídicas e que atendam, além de requisitos de idoneidade técnica e financeira, às seguintes exigências:

- I – ter como objetivo social a operação do transporte coletivo de passageiros por ônibus;
- II – dispor, para início de operação, de garagem própria ou alugada, tecnicamente instalada dentro dos limites do Município e capacidade para o atendimento exclusivo do serviço objeto do contrato;
- III – estar quites ou em situação regular com os Fiscos Federal, Estadual e Municipal;
- IV – manter, no Município, divisão autônoma, com administração específica e escrituração contábil, fiscal e trabalhista separadas, quando a sede da empresa estiver localizada fora do Município.

Art. 13. É vedado à empresa contratada transferir a terceiros, exceto a CMTC, mesmo que em parte a execução dos serviços objeto do contrato.

Art. 14. Deverão constar necessariamente do contrato cláusulas relativas a:

- I – objeto do contrato e seus elementos;
- II – forma de execução;
- III – remuneração, reajustes e condições de pagamento;
- IV – prazo de vigência;
- V – responsabilidade das partes;
- VI – casos de rescisão;
- VII – penalidades, valores das multas e prazos recursais.

Art. 15. A Secretaria Municipal de Transportes – SMT, direta ou indiretamente, mediante mecanismos de controle especializados, exercerá a fiscalização plena dos serviços prestados pelas empresas operadoras.

§ 1º A fiscalização dos serviços prestados deverá ser realizada de forma permanente, especialmente quanto à verificação do cumprimento dos horários, dos itinerários, da quilometragem percorrida, do número de viagens e de passageiros transportados, da manutenção dos veículos de cada lote e do funcionamento adequado das garagens.

§ 2º As empresas somente deixarão de receber o custo programado em consequência de fiscalização que constate o não cumprimento da Ordem de Serviço de Operação.

§ 3º (Vetado).

Art. 16. A empresa contratada deverá prestar o serviço sem solução de continuidade e sem deficiência grave, sob pena da CMTC, independentemente de qualquer medida judicial, intervir no serviço contratado.

- Art. 17.** Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta Lei:
- I – reiterada inobservância de itinerário ou horários determinados, salvo por motivo de força maior;
 - II – não atendimento da intimação expedida pela CMTC, no sentido de retirar de circulação veículo julgado em condições comprovadamente inadequadas para o serviço;
 - III – o descumprimento, por culpa devidamente comprovada da empresa contratada, da legislação trabalhista, de modo a comprometer a continuidade dos serviços;
 - IV – a ocorrência de irregularidades dolosas contábeis, fiscais e administrativas, apuradas mediante auditoria, que possam interferir na consecução dos serviços executados, ou mesmo comprometer o controle de arrecadação de tarifas;
 - V – redução superior a 20% (vinte por cento) dos ônibus empregados em quaisquer dos serviços, por mais de 48 (quarenta e oito) horas, salvo em casos em que não caiba à contratada qualquer responsabilidade.
- Art. 18.** Do ato de intervenção deverão constar:
- I – os motivos da intervenção e sua necessidade;
 - II – o prazo de intervenção, que deverá ser no máximo de 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 CMTC, coordenará a intervenção.
- Art. 19.** No período de intervenção a CMTC 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. 20.** Durante o período de intervenção a CMTC assumirá os gastos e despesas necessários à manutenção da operação do serviço e as despesas relativas à própria intervenção, utilizando-se para tanto dos valores que a empresa contratada teria direito caso não ocorresse a intervenção.
- § 1º Durante o prazo de intervenção a CMTC não poderá praticar atos de gestão e administração que venham a comprometer a situação econômica da empresa contratada.
- § 2º A CMTC deverá ainda, durante o prazo de intervenção, arcar com o pagamento dos custos de capital, além das despesas e compromissos assumidos anteriormente pela empresa contratada, desde que feitos em função da prestação do serviço.
- § 3º Fica vedada à CMTC, durante o período de intervenção, a readmissão de funcionários que tenham sido despedidos anteriormente, salvo por decisão judicial.
- Art. 21.** Decorridos 15 (quinze) dias do termo final da intervenção, a CMTC prestará contas, à operadora do serviço, de todos os atos praticados, durante o período interventivo, apurando-se os créditos ou débitos oriundos deste.
- Art. 22.** A CMTC poderá rescindir o contrato, independentemente de interpelação judicial ou extrajudicial, nos seguintes casos:
- I – inadimplemento de qualquer cláusula contratual, por parte da empresa contratada, que coloque em risco a execução dos serviços;
 - II – ameaça de interrupção da prestação dos serviços;
 - III – efetiva interrupção dos serviços por exclusiva responsabilidade da empresa contratada, por mais de 24 (vinte e quatro) horas, sem comprovada justificativa apresentada à CMTC, por escrito e por ela aceita;
 - IV – liquidação judicial ou extrajudicial, concurso de credores, ou falência da empresa contratada;
 - V – fusão, cisão ou incorporação da empresa contratada, sem a prévia e expressa anuência da CMTC;
 - VI – transferência do contrato a terceiros no todo ou em parte.

Art. 23. Sem prejuízo das demais penalidades previstas no contrato, a CMTC poderá, ainda, rescindi-lo quando a empresa contratada:

- I – perder os requisitos de idoneidade, capacidade financeira, técnica ou administrativa, tudo devida e amplamente comprovado;
- II – reter quantias arrecadadas sem autorização da contratante;
- III – reiteradamente descumprir o disposto no contrato, colocando em risco a execução dos serviços;
- IV – reduzir a quantidade da frota abaixo do mínimo exigido, salvo por motivo de força maior;
- V – violar, dolosamente, a obrigatoriedade de manter o serviço sem solução de continuidade;
- VI – apresentar elevado índice de acidentes por falta ou ineficiência de manutenção, tudo ampla e devidamente comprovado, bem como por imprudência de seus prepostos.

Art. 24. Pela inexecução total ou parcial do contrato, garantida prévia defesa, serão aplicadas à empresa operadora do serviço as seguintes sanções:

- I – advertência;
- II – multa;
- III – retirada de veículo de circulação;
- IV – interdição de veículo.

Art. 25. As infrações previstas nos incisos I e II do artigo anterior, classificam-se em leves, médias e graves, correspondendo-lhes a aplicação das seguintes penalidades:

- I – para as infrações leves, pena de advertência e, no caso de reincidência, multa de 1 (uma) Unidade Fiscal do Município – UFM;
- II – para as infrações médias, pena de multa de 2 (duas) UFM, com aplicação em dobro, no caso de reincidência;
- III – para as infrações graves, pena de multa de 5 (cinco) UFM, com aplicação em dobro, no caso de reincidência.

Parágrafo único. As infrações serão regulamentadas contemplando-se as tolerâncias cabíveis para o cumprimento das partidas.

Art. 26. A aplicação das sanções será feita mediante processo iniciado por Auto de Infração, lavrado pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT, que conterà:

- I – o nome da empresa operadora;
- II – número de ordem ou placa do veículo, se for o caso;
- III – local, data e hora da infração;
- IV – descrição da infração cometida e dispositivo legal violado;
- V – valor referente à infração cometida;
- VI – assinatura do representante credenciado pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT.

Art. 27. Será garantido o contraditório e ampla defesa a toda e qualquer penalidade aplicada à empresa operadora, através da interposição de recurso administrativo, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados a partir do recebimento da comunicação escrita da sanção.

§ 1º A interposição do recurso deverá ser precedida de depósito do valor correspondente à penalidade aplicada, em conta bancária específica da contratante destinada a esse fim.

§ 2º O valor depositado a que se refere o parágrafo anterior será devolvido, acrescido de atualização monetária, na hipótese de provimento do recurso administrativo.

§ 3º Observado o disposto neste artigo, fica vedado à CMTC descontar, de quaisquer créditos em favor da empresa contratada, quando houver interposição de recurso, valores referentes a multas.

Art. 28. Poderá o Poder Público promover a rescisão do contrato por infringência de cláusula contratual que ponha em risco a execução do contrato, notificando a empresa contratada para esse fim e concedendo-lhe o prazo de 15 (quinze) dias para apresentar defesa.

Art. 29. Decorridos 10 (dez) dias do não pagamento pela Contratante da remuneração devida à Contratada nos prazos e valores previstos, poderá esta propor judicialmente a rescisão do contrato, notificando a CMTC e a SMT para esse fim.

Art. 30. Nenhuma responsabilidade caberá à Prefeitura ou à CMTC por quaisquer atos praticados pelas empresas, seus prepostos ou empregados, quer em relação a terceiros, quer em relação aos seus próprios prepostos ou empregados.

Art. 31. Fica criada a Câmara Consultiva de Fiscalização do Sistema de Municipalização dos Transportes constituída por representantes, em igual número, do Poder Público Municipal, Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo – TRANSURB, Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes e Usuários.

Art. 32. O Executivo regulamentará, por decreto, o disposto na presente Lei.

Art. 33. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário e, em especial, a Lei n. 8.579, de 7 de junho de 1977, e a Lei n. 10.023, de 26 de dezembro de 1985.

Luiza Erundina De Sousa – Prefeita do Município.

Notas sobre a Lei n. 11.037/91

[1] Revoga a Lei Municipal n. 8.579, de 7 de junho de 1977, *vide* à pág. 695 e Lei Municipal n. 10.023, de 26 de dezembro de 1985.

[2] *Vide* Lei Municipal n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, à pág. 681.

DECRETO N. 29.945, DE 25 DE JULHO DE 1991

REGULAMENTA A LEI N. 11.037, DE 25 DE JULHO DE 1991,^[1] QUE DISPÕE SOBRE O SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTES URBANOS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, decreta:

Art. 1º O Sistema Municipal de Transportes Urbanos do Município de São Paulo será gerenciado exclusivamente pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT, que poderá, por ato do Secretário, delegar ou contratar a execução das atividades referentes às suas atribuições, sendo, no caso de delegação, exclusivamente a órgãos ou entidades da administração municipal e, no caso de contratação, dando-lhes preferência, ressalvado o disposto no artigo 9º da Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976.^[2]

Art. 2º O Sistema Municipal de Transportes Urbanos compreende:

- I – o transporte coletivo de passageiros por ônibus, trolebus ou outra modalidade, exceto o metroriário;
- II – o transporte individual;
- III – o transporte de passageiros por fretamento;
- IV – o transporte de cargas;
- V – o transporte escolar;
- VI – as conexões intermodais, tais como estacionamentos, terminais de integração e outros;
- VII – os terminais, abrigos, pontos de parada e pátios de estacionamentos.

Art. 3º O Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros de que trata o inciso I do artigo 2º deste Decreto, sem prejuízo de outros que vierem a ser criados, classificam-se em:

- I – comum;
- II – especial.

§ 1º Entende-se por comum o transporte de passageiros executado por ônibus, trolebus, ou outro meio em uso, ou que venha a ser utilizado no futuro, operando em vias urbanas ou rodovias, à disposição do cidadão, mediante pagamento de tarifa, fixada pela autoridade competente.

§ 2º Entende-se por especial o transporte de passageiros, conduzidos exclusivamente sentados, efetuado por ônibus diferenciados, contra o pagamento de tarifa especial, fixada pela autoridade competente.

Art. 4º O usuário tem direito a transporte compatível com sua dignidade de pessoa humana e, portanto, prestado com regularidade, segurança, pontualidade, eficiência e conforto máximos, constituindo deveres da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, dos órgãos, das entidades e dos operadores diretos dos serviços de transportes, zelar pela observância destas condições.

Parágrafo único. No planejamento e implantação do Sistema de Transportes Urbanos, incluindo as respectivas vias, o transporte coletivo comum terá prioridade sobre o especial e o individual.

Art. 5º A operação do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros de que trata o inciso I do artigo 2º deste Decreto cabe exclusivamente à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, que a executará diretamente ou pela contratação de terceiros.

Art. 6º Na execução, pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, do disposto no parágrafo único do artigo 9º da Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, relativamente ao Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, modalidade comum, a contratação deverá efetivar-se mediante contrato de prestação de serviços, incluindo lotes de veículos operacionais e de reserva, com a interveniência da Secretaria Municipal de Transportes – SMT.

Art. 7º Para efeito da primeira contratação deverão ser respeitados os seguintes aspectos:

- I – no planejamento da operação do Sistema a ser efetuado pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT, a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC deverá assumir posição estratégica no sistema, operando, preferencialmente, os serviços referentes às linhas troncais, intersetoriais e precursoras das troncais, tendo em vista a otimização dos seus recursos e a racionalização do Sistema;
- II – para a operação dos serviços excedentes à capacidade operacional da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, a Secretaria Municipal de Transportes – SMT desenvolverá estudos de criação de lotes de veículos a serem licitados por aquela Companhia;
- III – no planejamento dos lotes de veículos, a serem contratados, deverá ser considerado como Lote-Padrão o conjunto de veículos automotores agrupados e classificados por tecnologia, com número variável, não inferior a 50 (cinquenta) para realização dos serviços de transporte coletivo de passageiros;
- IV – no processo de contratação serão observados o Estatuto de Licitação e a legislação vigente sobre Licitações, no tocante às suas exigências, dispensa e inexigibilidades;
- V – a licitação deverá prever a seleção de uma única empresa para cada lote de veículos;
- VI – será permitida a participação de uma mesma empresa em mais de uma licitação, devendo cada veículo apresentado, estar vinculado a um único lote de veículos;
- VII – na concorrência será dada a preferência, em igualdade de condições, às empresas contratadas que à data da licitação estejam em efetivo funcionamento no Município;
- VIII – à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC poderá contratar mais de um lote com uma empresa, obedecendo o disposto no inciso anterior.

Art. 8º A Secretaria Municipal de Transportes – SMT, na vigência do contrato e quando se fizer necessário, poderá:

- I – criar, alterar ou suprimir serviços;
- II – definir as características operacionais dos serviços, compreendendo a fixação do número de veículos em operação, o quadro horário de partidas, o itinerário, o ponto inicial e o ponto final;

- III – definir a quantidade e a composição da frota para cada lote de veículos, respeitados simultaneamente os seguintes limites:
 - a. as variações de frota não poderão ultrapassar mensalmente a 4% (quatro por cento) do número de ônibus contratados;
 - b. no prazo de 2 (dois) anos, o limite máximo de variação da frota contratada não poderá exceder a 20% (vinte por cento) para aumento e 10% (dez por cento) para redução do número de ônibus inicialmente contratados;
 - c. os limites estabelecidos poderão ser ultrapassados com a expressa concordância das partes contratantes.
- IV – alterar o número de veículos vinculados a cada lote;
- V – aprovar a inclusão ou exclusão de veículos no lote, em conformidade com a idade média da frota estabelecida no contrato, bem como definir a especificação técnica dos veículos;
- VI – exigir a ampliação de garagem ou pátio de estacionamento, em decorrência do aumento do número de veículos do lote;
- VII – determinar, conforme a necessidade operacional, o deslocamento de lote ou fração de lote, por prazo máximo de 6 (seis) meses, ou prazo superior, desde que haja concordância entre as partes, para prestação de serviços em local diverso do estipulado na contratação;
- VIII – expedir a Ordem de Serviço de Operação – OSO, e seus anexos.

Parágrafo único. Nas alterações previstas no inciso I deste artigo, que resultarem em ampliações dos serviços, terão preferência as empresas cujos lotes estejam sendo operados nos próprios locais onde se der a ampliação e, em seguida, as empresas cujos lotes estejam mais próximos.

Art. 9º Cabe, ainda, à Secretaria Municipal de Transportes – SMT:

- I – fixar normas, regulamentos e procedimentos relativos ao serviço;
- II – fiscalizar, direta ou indiretamente, mediante mecanismos de controle especializados, os serviços prestados pelas empresas operadoras.

§ 1º A fiscalização dos serviços prestados deverá ser realizada de forma permanente, especialmente quando a verificação do cumprimento dos horários, dos itinerários, da quilometragem percorrida, do número de viagens e de passageiros transportados, da manutenção dos veículos de cada lote e do funcionamento adequado das garagens.

§ 2º As empresas somente deixarão de receber o custo programado se a fiscalização constatar o não cumprimento da Ordem de Serviço de Operação – OSO.

Art. 10. Não haverá exclusividade na prestação de serviço, por uma única empresa.

Art. 11. As despesas pela prestação do serviço contratado serão calculadas mediante planilha de custo-padrão que contemplará os índices discriminados no artigo 4º da Lei n. 11.037, de 25 de julho de 1991.

Parágrafo único. A planilha de custo compreende:

- I – custos variáveis:
 - a. combustível: índices de consumo por tipo de veículo;
 - b. lubrificantes: índices de consumo único para todos os tipos de veículos, englobando óleo de motor, de câmbio, de transmissão, freio e graxa;
 - c. rodagem: índices de consumo por tipo de veículo, com dimensão de pneus especificada pelo fabricante.
- II – custos fixos de capital:
 - a. depreciação de veículos: calculada com base no método do inverso dos dígitos, em 8 (oito) anos, com valor residual de 20% (vinte por cento), considerando a classificação etária, dada a seguir:

Faixa "N"	Idade "Anos"
1	0 a 1
2	1 a 2
3	2 a 3
4	3 a 4
5	4 a 5
6	5 a 6
7	6 a 7
8	7 a 8
9	8 a 9

onde $N = 1$ para ano de fabricação = Ano em curso e $N = \text{Ano em curso} - \text{Ano de fabricação}$, para os demais anos;

- b. depreciação de instalações: calculada com base no método de depreciação linear, em 30 (trinta) anos, sem valor residual, com base em áreas-padrão por tipo de veículo e tamanho do lote contratado;
 - c. depreciação de equipamentos: calculada com base no método de depreciação linear, em 15 (quinze) anos, sem valor residual;
 - d. remuneração de veículos: calculada com base em taxa de 12% (doze por cento) ao ano, sobre o capital investido, deduzida a parcela de depreciação;
 - e. remuneração de instalações: calculada com base em taxa de 12% (doze por cento) ao ano, sobre o valor do capital investido, deduzida a parcela de depreciação, exceção feita à parcela relativa a terrenos, onde não haverá tal dedução;
 - f. remuneração de almoxarifados: calculada com base em taxa de 12% (doze por cento) no ano, sobre o valor do capital investido, calculado como sendo 1,5 (uma vez e meia) a despesa apurada mensalmente, com materiais estocáveis de aplicação em veículos.
- III – custos fixos operacionais relativos à mão-de-obra:
- a. motoristas e cobradores: calculados considerando horas anuais operadas do lote contratado e disponibilidade de horas de trabalho anual dos operadores;
 - b. fiscalização: calculada de acordo com o índice geral relacionado ao número de postos de controle fixos;
 - c. manutenção: calculados de acordo com índice geral da frota contratada;
- IV – custos fixos operacionais, relativos ao consumo de peças e acessórios, calculados de acordo com índice variável por faixa etária, em função do valor de veículo novo sem pneus.
- V – taxa de administração: calculada como sendo 12% (doze por cento) ao ano sobre o custo fixo operacional mais os custos variáveis.

Art. 12. A planilha de custo-padrão será a determinada no contrato.

§ 1º Haverá revisão da planilha de custo-padrão a cada 6 (seis) meses, a partir da assinatura do contrato, podendo-se considerar:

- I – demonstrativos de custos do lote contratado, apresentados conforme plano de contas;
- II – demonstrativos em geral;
- III – levantamentos físicos, executados nas empresas;
- IV – pesquisas;
- V – estudos técnicos de órgãos competentes.

§ 2º No caso de ocorrer divergências no estabelecimento de índices técnicos da planilha de remuneração, as partes escolherão, de comum acordo, empresa de auditoria independente para realizar estudo técnico, cujo resultado será aceito como solução conciliatória.

§ 3º A Secretaria Municipal de Transportes – SMT deverá encaminhar, até o fim de cada mês de setembro, as orientações relativas ao Plano de Contas que cada empresa deverá utilizar no ano-base seguinte, para a contabilização de seus custos.

§ 4º Para o ano de 1992, o Plano de Contas deverá ser o constante do contrato.

Art. 13. Os custos a serem considerados, serão os oficiais determinados ou reconhecidos pelo Governo, divulgados pelas Associações Setoriais.

§ 1º Para os fins previstos no inciso IV e no § 2º do artigo 5º da Lei n. 11.037, de 25 de julho de 1991, não serão consideradas como custos as vantagens salariais, diretas ou indiretas, que ultrapassem os valores concedidos pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC à mão-de-obra de tráfego e manutenção, salvo se decorrentes de decisão judicial transitada em julgado.

§ 2º No desconhecimento de algum preço utilizado para o cálculo da remuneração do serviço contratado, será utilizado o preço anterior, até a confirmação dessa alteração, sendo a diferença entre o valor considerado e o valor real compensada até o 5º (quinto) dia útil, após a confirmação do preço, sem que caracterize atraso de pagamento.

Art. 14. No contrato, a empresa obrigar-se-á expressamente a:

- I – observar a legislação pertinente, as normas de serviço de transporte coletivo de passageiros estabelecidas pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT, bem como as disposições pertinentes ao sistema de circulação viária;
- II – manter seus veículos em perfeito estado de conservação, limpos e ajustados às exigências estabelecidas pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT;
- III – submeter os seus ônibus à inspeção por parte da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, a qual poderá interditá-los e retirá-los do tráfego, quando os julgar inadequados para o serviço;
- IV – empregar, no serviço, pessoal habilitado e idôneo, devidamente treinado, uniformizado, exigindo boa apresentação e urbanidade no trato com os passageiros;
- V – fornecer à Secretaria Municipal de Transportes – SMT e à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC os resultados, dados estatísticos e quaisquer elementos que lhe forem solicitados para fins de controle e fiscalização;
- VI – manter em perfeitas condições o controle de passageiros transportados, de viagens realizadas e de frota em operação, segundo normas da Secretaria Municipal de Transportes – SMT;
- VII – não alienar, durante a vigência do contrato, veículos vinculados ao serviço, nem substituí-los ou retirá-los da frota, sem prévia autorização da Secretaria Municipal de Transportes – SMT.

Art. 15. No caso de intervenção, a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC comunicará à empresa contratada, nas 48 (quarenta e oito) horas seguintes, a relação das pessoas por ela credenciadas ao cumprimento da medida.

Art. 16. Todos os abusos eventualmente cometidos durante o período da intervenção ficarão sujeitos às penas da lei.

Art. 17. Para os fins previstos no artigo 26 da Lei n. 11.037, de 25 de julho de 1991, o Auto de Infração será lavrado pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT, em 3 (três) vias, permanecendo uma via na Secretaria, sendo a segunda enviada à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, para as providências cabíveis, e a terceira à empresa contratada.

Art. 18. A Secretaria Municipal de Transportes – SMT deverá, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, a partir da publicação deste Decreto, expedir o Regulamento de Operação do Sistema de Transporte Coletivo, por ônibus, trolebus ou outra modalidade, o Regulamento de Sanções e Multas – RESAM, e estabelecer normas referentes às cores dos veículos e aos instrumentos de comunicação do sistema operacional com os usuários, definindo prazo suficiente para que as empresas se adequem aos novos padrões.

Parágrafo único. A Secretaria Municipal de Transportes – SMT deverá constituir comissão para a elaboração dos regulamentos e normas de que trata o *caput* deste artigo, a ser composta de um representante seu, um do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo – TRANSURB e outro da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC.

Art. 19. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

Notas sobre o Decreto n. 29.945/91

[1] *Vide* Lei Municipal n. 11.037, de 25 de julho de 1991, à pág. 851.

[2] *Vide* Lei Municipal n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, à pág. 681.

DECRETO N. 29.960, DE 30 DE JULHO DE 1991

REGULAMENTA O DISPOSTO NOS §§ 2º E 3º DO ARTIGO 12 DA LEI N. 8.424, DE 18 DE AGOSTO DE 1976,^[1]
COM A NOVA REDAÇÃO QUE LHE FOI DADA PELA LEI N. 10.839, DE 20 DE FEVEREIRO DE 1990^[2]

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

Considerando que o § 2º do artigo 12 da Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, com a nova redação que lhe foi dada pela Lei n. 10.839, de 20 de fevereiro de 1990, faculta à Prefeitura conceder redução do preço das tarifas de transporte coletivo de passageiros por ônibus, quando pagas antecipadamente pelo usuário, mediante aquisição de bilhetes de passe em lote, não excedendo, a redução, 50% (cinquenta por cento) do valor da tarifa, decreta:

Art. 1º A partir de 5 de agosto e até o dia 14 de agosto de 1991, a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC e as pessoas por ela autorizadas venderão bilhetes de passe comum, em lotes de 20 (vinte) a 100 (cem) unidades por pessoa, em múltiplos de 20 (vinte), ao preço de Cr\$ 120,00 (cento e vinte cruzeiros) por unidade.

Parágrafo único. Decorrido o prazo de venda de bilhetes de passe em lote, estipulado no *caput* deste artigo, os passes serão vendidos em qualquer quantidade, sem desconto para o usuário.

Art. 2º Os passes adquiridos na forma prevista no Decreto n. 29.776, de 29 de maio de 1991, ao preço de Cr\$ 100,00 (cem cruzeiros), terão os seguintes usos e prazos de validade:

- I – para utilização nos ônibus, sem qualquer acréscimo, até 1º de setembro de 1991;
- II – poderão ser trocados, a partir de 26 de agosto de 1991, nos Postos de Venda de Passes da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, sem qualquer acréscimo, por passes de novo padrão de impressão, correspondente ao da tarifa vigente na época da troca, que poderá ser efetuada por prazo indeterminado, sendo limitada a 100 (cem) passes por pessoa, em consonância com a quantidade máxima estabelecida no artigo 1º do Decreto n. 28.583, de 7 de março de 1990;^[3]
- III – para efeito de resgate na Tesouraria da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, pelas empresas contratadas, pelo valor de aquisição, até 10 de setembro de 1991.

Art. 3º Não serão fornecidos recibos pela aquisição de passes, seja qual for a modalidade de compra.

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

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

Notas sobre o Decreto n. 29.960/91

[1] *Vide* Lei Municipal n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, à pág. 681.

[2] *Vide* Lei Municipal n. 10.839, de 20 de fevereiro de 1990, à pág. 834.

[3] *Vide* Decreto Municipal n. 28.583, de 7 de março de 1990, à pág. 836.

LEI N. 11.089, DE 11 DE SETEMBRO DE 1991

DÁ NOVA REDAÇÃO AOS §§ 2º E 3º, DO ARTIGO 12, DA LEI N. 8.424, DE 18 DE AGOSTO DE 1976,^[1] COM REDAÇÃO DADA PELA LEI N. 10.839, DE 20 DE FEVEREIRO DE 1990^[2]

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 13 de agosto de 1991, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Os § 2º e 3º (vetado) do artigo 12, da Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, com redação dada pela Lei n. 10.839, de 20 de fevereiro de 1990, passam a vigorar com a seguinte redação:

“§ 2º A Prefeitura, observado o limite de desconto previsto no parágrafo anterior, concederá redução de, pelo menos 10% (dez por cento) no preço das tarifas, quando pagas adiantadamente pelo usuário mediante a compra de lotes mínimos de passes, na forma a ser disciplinada por decreto.

§ 3º (Vetado)”.

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

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

Notas sobre a Lei n. 11.089/91

[1] *Vide* Lei Municipal n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, à pág. 681.

[2] *Vide* Lei Municipal n. 10.839, de 20 de fevereiro de 1990, à pág. 834.

DECRETO N. 31.280, DE 27 DE FEVEREIRO DE 1992

DISPÕE SOBRE A COBRANÇA DA REMUNERAÇÃO PARA GESTÃO E FISCALIZAÇÃO DA OPERAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS, NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, NA MODALIDADE ESPECIAL, INSTITUÍDA PELO DECRETO N. 29.854, DE 24 DE JUNHO DE 1991,^[1] E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,

Considerando o disposto no § 1º do artigo 8º, do Decreto n. 29.854, de 24 de junho de 1991; Considerando que a gestão da operação e fiscalização ao transporte coletivo de passageiros, Modalidade Especial, implica uma efetiva prestação de serviço pela empresa contratada, operadora na referida modalidade, decreta:

Art. 1º A remuneração para gestão e fiscalização da operação de Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros por ônibus, no Município de São Paulo, na Modalidade Especial, instituída pelo Decreto n. 29.854, de 24 de junho de 1991, corresponderá a 5% (cinco por cento) do valor da tarifa fixada, multiplicado pelo número de passageiros transportados.

Art. 2º O valor da remuneração, fixada no artigo 1º deste Decreto, será recolhido em conta bancária indicada pela CMTC, até o 10º (décimo) dia útil do mês subsequente ao da prestação do serviço.

Parágrafo único. A documentação comprobatória dos passageiros transportados e o comprovante do depósito referente ao pagamento da remuneração serão entregues no Departamento de Tesouraria da CMTC, no 1º (primeiro) dia útil que se seguir ao da efetivação do depósito.

Art. 3º A falta de pagamento da remuneração, no prazo previsto no artigo 2º, importará na cobrança diária de juros e correção pelos indicadores oficiais, além da multa de 10% (dez por cento) sobre o valor corrigido.

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

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município.

Nota sobre o Decreto n. 31.280/92

[1] *Vide* Decreto Municipal n. 29.854, de 24 de junho de 1991, à pág. 846.

LEI N. 11.216, DE 20 DE MAIO DE 1992

**DISPÕE SOBRE O INGRESSO DE GESTANTES EM VEÍCULOS DE TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO,
CRIA O PASSE-GESTANTE, 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 23 de abril de 1992, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º As mulheres grávidas, a partir do 5º (quinto) mês de gravidez, ficam dispensadas de passar pelas catracas dos ônibus de transporte público de passageiros no Município, tendo acesso direto ao veículo nos termos desta Lei.

Art. 2º O ingresso das gestantes nos ônibus nos termos do artigo 1º fica condicionado à apresentação do passe-gestante, a ser expedido pela CMTC – (vetado).

Parágrafo único. A critério médico, o passe-gestante poderá ser fornecido antes do 5º (quinto) mês de gravidez.

Art. 3º O passe-gestante será comercializado pelo mesmo preço e nas mesmas condições do passe comum.

Art. 4º O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 30 (trinta) dias contados da sua publicação.

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

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

DECRETO N. 31.903, DE 17 DE JULHO DE 1992

**REGULAMENTA A LEI N. 11.216, DE 20 DE MAIO DE 1992,^[1] QUE DISPÕE SOBRE O INGRESSO DE
GESTANTES NOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO,
E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS**

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, decreta:

Art. 1º As mulheres grávidas, a partir do 5º (quinto) mês de gestação, estão dispensadas de passar pela catraca dos ônibus de transporte público de passageiros no Município de São

Paulo, sendo-lhes assegurado o acesso direto ao veículo, mediante a apresentação do passe-gestante.

Parágrafo único. O passe-gestante poderá ser fornecido antes do 5º (quinto) mês de gravidez, a critério médico.

Art. 2º O passe-gestante será expedido e comercializado pela CMTC, pelo preço da tarifa vigente.

§ 1º As gestantes poderão adquirir os passes nos postos de venda da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, mediante a comprovação do estágio da gestação.

§ 2º A gestação será comprovada, de modo a atender o artigo 1º e parágrafo único do presente Decreto, com a apresentação de atestado expedido por médico, particular ou do serviço público, com a identificação do número de inscrição no CRM.

§ 3º A apresentação do atestado médico será obrigatória para cada aquisição do passe-gestante.

Art. 3º No caso de aumento tarifário, o passe-gestante seguirá a mesma regra e procedimento fixados para os passes comuns.

Art. 4º Este Decreto entrará em vigor 60 (sessenta) dias após a data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

Nota sobre o Decreto n. 31.903/92

[1] *Vide* Lei Municipal n. 11.216, de 20 de maio de 1992, à pág. 865.

PORTARIA SMT N. 172, DE 29 DE AGOSTO DE 1992

EXPEDE O REGULAMENTO DE SANÇÕES E MULTAS – RESAM APLICÁVEL ÀS OPERADORAS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS

O Secretário Municipal de Transportes, usando das atribuições que são conferidas por lei, e Considerando os termos da Lei n. 11.037/91, que dispõe sobre o Sistema Municipal de Transportes Urbanos, estabelecendo sanções às empresas operadoras de transporte coletivo por ônibus, trolebus ou outra modalidade pela inexecução total ou parcial do contrato firmado para a prestação daqueles serviços;

Considerando que compete à Secretaria Municipal de Transportes, SMT, direta ou indiretamente, mediante mecanismos de controle especializados, exercer a fiscalização dos serviços prestados pelas empresas operadoras;

Considerando, ainda, o contrato firmado em 03.04.92, entre esta Secretaria e a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, para a prestação de serviços de administração e engenharia de transportes voltados para a gestão do sistema de transporte coletivo na cidade de São Paulo, resolve:

- I – Expedir o Regulamento de Sanções e Multas – RESAM – previsto no artigo 18 do Decreto n. 29.945/91, que regulamentou a Lei n. 11.037, da mesma data, a ser aplicado às empresas contratadas pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, para a operação do transporte coletivo de passageiros nas modalidades “COMUM”, e “ESPECIAL”.
- II – O presente Regulamento de Sanções e Multas será aplicado através da fiscalização exercida pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, especialmente contratada por esta Secretaria para a prestação de serviços de administração e engenharia de transportes, voltados para a gestão dos serviços de transporte coletivo.

- III – Os agentes encarregados de fiscalização deverão informar, em boletim próprio, as irregularidades verificadas, observando o código numerado correspondente à infração cometida, conforme especificado no Anexo 1 à presente Portaria, bem como o horário, data e local da ocorrência, e os dados característicos do veículo autuado.
- IV – Constatada e caracterizada a infração, será lavrado o Auto de Infração – AI – que deverá conter:
- a. o nome da empresa operadora;
 - b. o número do lote ou rota;
 - c. o prefixo e placa do veículo, e o prefixo da linha;
 - d. local, data e hora da infração;
 - e. sentido de operação (centro/bairro ou bairro/centro);
 - f. descrição d infração;
 - g. código numerado correspondente à infração cometida, conforme descrição no Anexo 1;
 - h. local de constatação d infração (se no itinerário ou na garagem);
 - i. modo de constatação da infração (se por vistoria própria, controles ou comunicado pela empresa);
 - j. prazo para correção da irregularidade constatada, de acordo com a graduação no Anexo 1;
 - k. valor da multa a ser aplicada, expressa em UFM's;
 - l. assinatura do responsável pela emissão;
 - m. data da emissão.
- V – O Auto de Infração – AI – deverá ser emitido em três vias, sendo a primeira destinada a esta Secretaria, a segunda à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, e a terceira encaminhada à empresa contratada mediante protocolo de recebimento.
- VI – A empresa responsável pelo veículo autuado terá um prazo de 5 dias úteis, a contar do recebimento do Auto de Infração, para efetuar o pagamento correspondente ao valor da multa, expresso em UFM's, ou apresentar defesa escrita, mediante depósito prévio do valor correspondente à penalidade aplicada, em conta bancária especificamente mantida pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, para esse fim e que ficará vinculada ao Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiro.
Parágrafo único. Não serão conhecidas as defesas apresentadas sem o respectivo comprovante do depósito prévio referido neste item.
- VII – A defesa apresentada na forma estabelecida no item anterior será submetida à apreciação e decisão de Comissão de Infrações e Multas a ser constituída, por Portaria específica, para julgar os casos de infrações previstas neste Regulamento.
- VIII – Da decisão da Comissão de Infrações e Multas caberá recurso, com efeitos suspensivo e devolutivo, ao Presidente da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC – no prazo de 5 dias úteis, a contar da data em que a empresa, for cientificada daquela decisão.
- IX – Julgado improcedente o Auto de Infração, pela Comissão de Infrações e Multas, ou provido o recurso, pela Presidência da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, o valor da multa, depositado nos termos do disposto no item VI da presente, será restituído ao interessado, no prazo de 5 dias úteis, contados da data em que for o mesmo cientificado da decisão, acrescido da remuneração proveniente da aplicação financeira em instituições de primeira linha, até a data da efetiva devolução.
Parágrafo único. Na hipótese da restituição prevista neste item não ser efetuada dentro do prazo estabelecido, o depósito será acrescido, a partir da mora, de custos finan-

ceiros equivalentes aos praticados por instituições financeiras de primeira linha, aí compreendidos a atualização monetária *pro rata temporis*, juros e despesas bancárias, além de multa, obedecida a legislação aplicável.

- X – Mantida a sanção imposta, o valor de depósito será revertido para pagamento da multa aplicada, acrescido da remuneração proveniente de aplicação financeira em instituições de primeira linha, o mesmo ocorrendo no caso de interposição intempestiva da defesa e do recurso cabíveis.
- XI – Se o pagamento do valor correspondente à multa imposta não for efetuado no prazo estabelecido no item VI da presente Portaria, independentemente de notificação o referido valor, calculado com base na UFM vigente à época e acrescido, a partir da mora, dos custos financeiros equivalentes aos aplicados por instituições financeiras de primeira linha, aí compreendidos a atualização monetária *pro rata temporis*, juros e despesas bancárias, além de multas, poderá ser descontado de eventuais créditos existentes a favor da empresa contratada;
- XII – Para efeito de aplicação deste Regulamento de Sanções e Multas – RESAM – as infrações classificam-se em LEVES, MÉDIAS e GRAVES, conforme especificado no Anexo 1, a esta Portaria, que estabelece também o prazo de correção, cabendo, a cada categoria, as seguintes penalidades:
- as infrações leves serão punidas com advertência, na reincidência, com multa equivalente a 1 UFM;
 - as infrações médias serão apenadas com multa de 2 UFM's, dobrado aquele valor no caso de reincidência; e
 - as infrações de natureza grave serão punidas com multa de 5 UFM's, com aplicação em dobro de reincidência.

Parágrafo único. As infrações previstas no Anexo 1 sob os códigos G-12, G-13, M-05, M-09, M-20, M-21, M-23, M-24, L-17 e L-19 não se aplicam ao transporte coletivo na modalidade ESPECIAL e as descritas nos códigos G-35 e G-36 do mesmo Anexo não se aplicam à modalidade COMUM de transportes coletivos.

- XIII – Para as infrações decorrentes do descumprimento das partidas programadas nas Ordens de Serviço de Operação – OSO – por faixa horária, aqui compreendidos os atendimentos e prolongamentos das linhas, conforme previsto no código M-01 do Anexo 1, a aplicação das multas obedecerá aos seguintes critérios:
- Faixa horária que compreenda até 5 viagens programadas:
 - descumprimento de 21% a 35%: 1 UFM
 - descumprimento de 36% a 60%: 2 UFM's
 - descumprimento de 61% a 100%: 3 UFM's
 - Faixa horária que compreenda de 6 a 10 viagens programadas:
 - descumprimento de 16% a 35%: 1 UFM
 - descumprimento de 36% a 60%: 2 UFM's
 - descumprimento de 61% a 100 %: 3 UFM's
 - Faixa horária que compreenda mais de 11 viagens programadas:
 - descumprimento de 11% a 35%: 1 UFM
 - descumprimento de 36% a 60%: 2 UFM's
 - descumprimento de 61% a 100%: 3 UFM's

Parágrafo único. Não será caracterizada a infração, quando ocorrer compensação de uma partida na faixa horária anterior e/ou posterior àquela onde foi verificada a defasagem.

- XIV – Para fins de caracterização de reincidência as infrações especificadas no Anexo 1 à presente Portaria serão consideradas em três categorias, definidas pela atuação de

empresa contratada, pela forma de operação da linha ou pela forma de condução e condições de operação do veículo, conforme discriminado abaixo:

- a. considera-se, infrações cometidas em decorrência da atuação direta da empresa contratada, as relacionadas no Anexo 1 sob os códigos G-01, G-02, G-06, G-07, G-08, G-09, G-10, G-18, G-21, G-22, G-23, G-24, G-25, G-26, G-27, G-28, G-29, G-30, G-31, G-32, G-33, G-35, G-36, M-02, M-15, M-19, M-22, M-23, L-13 e L-14;
- b. considera-se infrações cometidas em razão de operação indevida da linha, as relacionadas no Anexo 1 sob os códigos G-03, G-04, G-05, G-17, M-25 e L-16.
- c. considera-se infrações cometidas em virtude de más condições do veículo ou de forma indevida de sua condução as relacionadas no Anexo 1 sob os códigos G-11, G-12, G-13, G-14, G-15, G-16, G-19, G-20, G-34, M-03, M-04, M-05, M-06, M-07, M-08, M-09, M-10, M-11, M-12, M-13, M-14, M-16, M-17, M-18, M-20, M-21, M-24, M-26, L-01, L-02, L-03, L-04, L-05, L-06, L-07, L-07, L-08, L-09, L-10, L-11, L-12, L-15, L-17, L-18, L-19, L-20, L-21, L-22, L-23, L-24 e L-25.

§ 1º A reincidência caracterizar-se-á pelo cometimento de infração do mesmo enquadramento, pelo mesmo agente, considerando-se para fins de identificação deste último, as categorias no *caput* deste dispositivo.

§ 2º Quanto aos prazos de ocorrência, a reincidência ficará caracterizada se ocorrer em período inferior a 60 dias, para as infrações de natureza GRAVE e em período inferior a 30 dias, para as infrações de naturezas MÉDIAS e LEVES.

- XV – As penalidades de multas previstas para as infrações indicadas no Anexo 1 com anotação “Nota 1” ou “Nota 2”, no campo destinado a observações, integrantes da categoria referida na alínea c do item XIV da presente Portaria, serão substituídas por penas de advertência desde que o agente não seja reincidente.

Parágrafo único. Após a advertência, na reincidência do agente, a penalidade de multa será aplicada de forma graduada, conforme previsto nas “Notas 1 e 2” constantes do Anexo 1 a presente Portaria, chegando-se à penalidade originalmente prevista à medida em que as infrações se sucederem quando, então, observar-se-á o estabelecido nesta Portaria para reincidência.

- XVI – Sem prejuízo de defesa, as empresas contratadas ficam obrigadas a comunicar por escrito à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, em 24 horas, fato alheio à prestação de serviço, ocorrido independentemente de sua vontade e que não tenha podido evitar, e que tenha ocasionado ou concorrido para a ocorrência de infração prevista neste Regulamento.

§ 1º Efetivada a comunicação mencionada no *caput* deste dispositivo e comprovada a existência do referido fato, as penalidades eventualmente impostas ficarão suspensas durante o decurso do prazo previsto para a correção e até que cesse os efeitos do fato comunicado, sujeitando-se, a empresa contratada, decorrido o prazo sem que a irregularidade tenha sido sanada, às penalidades cabíveis, inclusive a reincidência.

§ 2º A Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, poderá dilatar os prazos previstos no Anexo 1 a esta Portaria para correção, desde que a gravidade do fato e as condições objetivas para saná-lo assim o exijam.

- XVII – A aplicação das penalidades previstas neste Regulamento, que só deixarão de ser impostas na ocorrência de motivos de força maior devidamente comprovados, não isentará as empresas contratadas das demais sanções previstas no contrato respectivo.

- XVIII – Esta Portaria entrará em vigor 30 dias após a data de sua publicação, revogadas todas as disposições em contrário, em especial a Portaria SMT/GAB n. 100/84.

ANEXOS À PORTARIA SMT/GAB N. 172/92 REGULAMENTO DE SANÇÕES E MULTAS – RESAM

Penalidades do Código G – Graves

Código	Descrição da Infração	Penalidade	Valor	Reincidência	Prazo para Correção	Observação	Prazo para Reincidência
G-01	Deixar de operar linha ou atendimento constante ao Anexo a OSO	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato		60 dias
G-02	Operar linha ou atendimento não autorizado pela SMT ou CMTC	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato		60 dias
G-03	Alterar itinerário previsto no Anexo a OSO ou em comunicação oficial da SMT ou CMTC, salvo impossibilidade de uso da via, devidamente comprovada	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato		60 dias
G-04	Alterar ponto terminal previsto no Anexo a OSO ou comunicação oficial da SMT ou CMTC, salvo impossibilidade de uso da via, devidamente comprovada	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato		60 dias
G-05	Deixar de cumprir a primeira ou a última partida conforme estabelecido no Anexo a OSO	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato		60 dias
G-06	Empregar na operação motoristas inabilitados	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato	Afastamento do pessoal	60 dias
G-07	Exercer nas dependências da empresa atividades empresariais com fins lucrativos estranhas ao objeto do Contrato	Multa	05 UFM	10 UFM	24 horas		60 dias
G-08	Não dispor a garagem de instalações e equipamentos contratualmente exigidos, para adequada operação e manutenção do serviço	Multa	05 UFM	10 UFM	48 horas		60 dias
G-09	Danificar ou adulterar equipamentos mecânicos ou eletrônicos de medição, aferição e arrecadação, que venham a ser instalados por determinação da SMT ou CMTC nos veículos vinculados aos lotes contratados, bem como em suas instalações, garagens, oficinas e escritórios, de forma que comprometa o funcionamento do equipamento	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato		60 dias
G-10	Autorizar e/ou cobrar tarifa de utilização efetiva diferente daquela estabelecida pela Prefeitura Municipal	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato		60 dias
G-11	Transportar deliberada e gratuitamente passageiros, ressalvadas as exceções previstas em lei ou no presente regulamento	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato		60 dias

Continua

Penalidades do Código G – Graves (Continuação)

Código	Descrição da Infração	Penalidade	Valor	Reincidência	Prazo para Correção	Observação	Prazo para Reincidência
G-12	Recusar injustificadamente o recebimento de passes, bilhetes ou vales-transporte	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato	Nota 1	60 dias
G-13	Não fornecer bilhetes de integração para os usuários	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato	Nota 1	60 dias
G-14	Não atender o sinal de embarque que tendo o veículo condições para tal, bem como não atender ao sinal de desembarque, nos pontos de parada	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato	Nota 1	60 dias
G-15	Tratar o usuário com falta de urbanidade	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato	Nota 1	60 dias
G-16	Dirigir o veículo de modo a comprometer a segurança dos usuários	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato	Nota 1	60 dias
G-17	Interromper a viagem sem motivo justificado	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato		60 dias
G-18	Dificultar, retardar ou impedir a ação da fiscalização da SMT ou CMTC	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato		60 dias
G-19	Empregado da empresa, quando em serviço, portar arma de qualquer natureza	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato	Afastamento do funcionário	60 dias
G-20	Operador dirigir o veículo embriagado ou sob o efeito de substância tóxica, desde que devidamente comprovado	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato	Retenção do veículo até substituição do operador	60 dias
G-21	Operar com veículo que não apresente condições de segurança, lacrado pela fiscalização da SMT ou CMTC	Apreensão do veículo e Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato	Liberação do veículo mediante inspeção da SMT ou CMTC	60 dias
G-22	Operar veículo sem catraca, exceto com expressa autorização da CMTC ou SMT	Apreensão do veículo e Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato	Liberação do veículo mediante inspeção da SMT ou CMTC	60 dias
G-23	Operar veículo com catraca violada que comprometa o controle exercido pelo equipamento	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato		60 dias
G-24	Utilizar veículo vinculado em serviço de outra natureza, salvo com autorização da SMT ou CMTC	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato	Apreensão do veículo	60 dias
G-25	Abastecer ou efetuar manutenção do veículo com passageiros a bordo	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato		60 dias
G-26	Não dispor de carro-socorro	Multa	05 UFM	10 UFM	48 horas		60 dias
G-27	Estacionar veículo para guarda ou pernoite em local não autoriza pela SMT ou CMTC	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato		60 dias

Continua

Penalidades do Código G – Graves (Continuação)

Código	Descrição da Infração	Penalidade	Valor	Reincidência	Prazo para Correção	Observação	Prazo para Reincidência
G-28	Colocar em circulação veículo não autorizado para operação	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato	Apreensão do veículo	60 dias
G-29	Deixar de cumprir Aviso, Ofício, Memorando ou Comunicação da SMT ou CMTC, compatíveis com o contrato e recebidas com antecedência necessária para o seu cumprimento	Multa	05 UFM	10 UFM	24 horas		60 dias
G-30	Deixar de adotar relatório, impresso ou documento instituído pela SMT ou CMTC	Multa	05 UFM	10 UFM	24 horas		60 dias
G-31	Inobservar prazo previamente estabelecido para entrega de documento à SMT ou CMTC	Multa	05 UFM	10 UFM	24 horas		60 dias
G-32	Falsificar e/ou utilizar documento falso em informação prestada à SMT ou CMTC	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato		60 dias
G-33	Negar-se a receber documentos encaminhados pela SMT ou CMTC, obedecido o horário comercial	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato		60 dias
G-34	Não permitir injustificadamente a entrada de passageiros com direito a gratuidade assegurada por lei	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato	Nota 1	60 dias
G-35	Aceitar passes, bilhetes e assemelhados da modalidade comum do Transporte Coletivo de Passageiros	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato		60 dias
G-36	Operar com número de passageiros superior ao número de assentos do veículo	Multa	05 UFM	10 UFM	Imediato		60 dias

Penalidades do Código M – Médias

Código	Descrição da Infração	Penalidade	Valor	Reincidência	Prazo para Correção	Observação	Prazo para Reincidência
M-01	Descumprir o número de partidas programadas na OSO para cada faixa horária, conforme estabelecido no item XIII da presente portaria	Multa	03 UFM de acordo com o item 5.1		Imediato		
M-02	Utilizar na limpeza interna do veículo substância que prejudique a segurança do usuário	Multa	02 UFM	04 UFM	12 horas		30 dias
M-03	Manter em operação veículo com vidro quebrado ou sem o mesmo	Multa	02 UFM	04 UFM	24 horas		30 dias
M-04	Manter em operação veículo com banco solto ou quebrado	Multa	02 UFM	04 UFM	12 horas		30 dias
M-05	Manter em operação veículo com balaustre, corrimão ou coluna solta ou em falta	Multa	02 UFM	04 UFM	12 horas		30 dias

Continua

Penalidades do Código M – Médias (Continuação)

Código	Descrição da Infração	Penalidade	Valor	Reincidência	Prazo para Correção	Observação	Prazo para Reincidência
M-06	Manter em operação veículo com degrau ou estribo em mau estado que possa afetar a segurança do usuário	Multa	02 UFM	04 UFM	24 horas		30 dias
M-07	Manter em operação veículo com espelho e retrovisor interno ou externo em falta	Multa	02 UFM	04 UFM	12 horas		30 dias
M-08	Manter em operação veículos com defeitos no sistema de iluminação externa: faróis, luzes de freio e indicadora de direção	Multa	02 UFM	04 UFM	12 horas		30 dias
M-09	Manter em operação veículo com antiderrapante em falta	Multa	02 UFM	04 UFM	12 horas		30 dias
M-10	Manter em operação veículo sem extintor de incêndio ou com o mesmo sem carga ou vencido	Multa	02 UFM	04 UFM	12 horas		30 dias
M-11	Abandonar, deliberadamente em via pública, veículo vinculado ao serviço	Multa	02 UFM	04 UFM	Imediato	Nota 2	30 dias
M-12	Deixar de inscrever legenda, número, prefixo, interna ou externamente no veículo, conforme determinação da SMT ou CMTC	Multa	02 UFM	04 UFM	24 horas		30 dias
M-13	Manter em operação veículo sem tabuleta lateral ou frontal de itinerário ou em desacordo com a linha	Multa	02 UFM	04 UFM	12 horas		30 dias
M-14	Iniciar a operação sem tabuleta lateral ou frontal de itinerário	Multa	02 UFM	04 UFM	12 horas		30 dias
M-15	Deixar de divulgar ou afixar adequadamente Comunicação Institucional determinada pela SMT ou CMTC, desde que recebida com antecedência necessária	Multa	02 UFM	04 UFM	24 horas		30 dias
M-16	Trafegar com porta aberta, desde que não obstruída	Multa	02 UFM	04 UFM	Imediato	Nota 2	30 dias
M-17	Operador da empresa fumar no interior do veículo	Multa	02 UFM	04 UFM	Imediato	Nota 2	30 dias
M-18	Operador recusar-se a exibir documentos de identificação funcional quando solicitado pela fiscalização	Multa	02 UFM	04 UFM	Imediato	Nota 2	30 dias
M-19	Operar veículo sem lacre da catraca ou com o mesmo danificado, de forma que comprometa o controle exercido pelo equipamento	Multa	02 UFM	04 UFM	Imediato		30 dias
M-20	Operar o veículo sem placa de fiscalização	Multa	02 UFM	04 UFM	Imediato		30 dias
M-21	Operar com a placa de fiscalização em desacordo com a efetiva operação	Multa	02 UFM	04 UFM	Imediato		30 dias
M-22	Operar veículo com catraca com defeito que comprometa o controle exercido pelo equipamento	Multa	02 UFM	04 UFM	Imediato		30 dias

Continua

Penalidades do Código M – Médias *(Continuação)*

Código	Descrição da Infração	Penalidade	Valor	Reincidência	Prazo para Correção	Observação	Prazo para Reincidência
M-23	Deixar de fornecer ao cobrador bilhetes de integração, nas suas diferentes forma, em quantidade suficiente	Multa	02 UFM	04 UFM	12 horas		30 dias
M-24	Deixar de atender solicitação de baldeação de passageiros embarcados em veículos do sistema municipalizado, que por razões técnicas não podem prosseguir viagens, exceto em caso de superlotação	Multa	02 UFM	04 UFM	Imediato		30 dias
M-25	Manter o veículo em ponto terminal com a porta fechada, por mais de dez minutos, impedindo o acesso de passageiros	Multa	02 UFM	04 UFM	Imediato		30 dias
M-26	Manter em operação veículo em desacordo com determinação da SMT ou CMTC, particularmente no que se refere a: – cores e padronização da pintura externa – lay-out interno e – dimensões e localização de propaganda comercial	Multa	02 UFM	04 UFM	48 horas		30 dias

Penalidades do Código L – Leves

Código	Descrição da Infração	Penalidade	Valor	Reincidência	Prazo para Correção	Observação	Prazo para Reincidência
L-01	Falta de limpeza interna ou externa no veículo	Advertência	—	01 UFM	24 horas		30 dias
L-02	Operar veículo com defeito nas portas de embarque, desembarque ou saída de emergência	Advertência	—	01 UFM	24 horas		30 dias
L-03	Operar veículo com espelho retrovisor interno ou externo em mau estado	Advertência	—	01 UFM	24 horas		30 dias
L-04	Operar veículo com janela defeituoso	Advertência	—	01 UFM	24 horas		30 dias
L-05	Operar veículo com buzina sem funcionar	Advertência	—	01 UFM	24 horas		30 dias
L-06	Operar veículo com motor de partida com defeito	Advertência	—	01 UFM	24 horas		30 dias
L-07	Operar veículo sem triângulo de segurança	Advertência	—	01 UFM	24 horas		30 dias
L-08	Colocar em operação veículo sem o documento de registro da SMT ou CMTC (CVS)	Advertência	—	01 UFM	24 horas		30 dias
L-09	Operar veículo com defeito no limpador de pára-brisa	Advertência	—	01 UFM	24 horas		30 dias
L-10	Operar veículo com banco rasgado	Advertência	—	01 UFM	12 horas		30 dias

Continua

Penalidades do Código L – Leves (Continuação)

Código	Descrição da Infração	Penalidade	Valor	Reincidência	Prazo para Correção	Observação	Prazo para Reincidência
L-11	Operar veículo com defeito no sistema de iluminação interna (lanterna, luzes do letreiro)	Advertência	—	01 UFM	12 horas		30 dias
L-12	Operar veículo com a carroceria apresentando mau estado de conservação (amassada, furada e pintura descascada)	Advertência	—	01 UFM	48 horas		30 dias
L-13	Afixar no veículo inscrições sem autorização da SMT ou CMTC	Advertência	—	01 UFM	24 horas		30 dias
L-14	Não manter em bom estado de conservação e limpeza os pontos terminais	Advertência	—	01 UFM	12 horas		30 dias
L-15	Estacionar veículo afastado do meio-fio para embarque e desembarque de passageiro	Advertência	—	01 UFM	Imediato		30 dias
L-16	Antecipar ou retardar o início ou término da viagem	Advertência	—	01 UFM	Imediato		30 dias
L-17	Permitir o embarque e desembarque de passageiros fora do ponto determinado	Advertência	—	01 UFM	Imediato		30 dias
L-18	Transitar com o veículo derramando óleo diesel ou lubrificante em via pública	Advertência	—	01 UFM	Imediato		30 dias
L-19	Operar o veículo com antiderrapante solto	Advertência	—	01 UFM	24 horas		30 dias
L-20	Não portar, o motorista, documentação individual exigida por lei	Advertência	—	01 UFM	24 horas		30 dias
L-21	Negar a fornecer ao usuário o troco correspondente, salvo motivo de força maior	Advertência	—	01 UFM	Imediato		30 dias
L-22	Recusar, os operadores, a prestar informações ao usuário	Advertência	—	01 UFM	12 horas		30 dias
L-23	Operador não se apresentar devidamente uniformizado	Advertência	—	01 UFM	24 horas		30 dias
L-24	Permitir a atividade de vendedor ambulante no interior do veículo	Advertência	—	01 UFM	Imediato		30 dias
L-25	Permitir o transporte de animais	Advertência	—	01 UFM	Imediato		30 dias

Emissão: 26.08.92.

Nota 1. A penalidade será substituída por pena de advertência, quando o agente não for reincidente. Na segunda infração aplicar-se-á a multa de 01 UFM; na terceira a multa de 02 UFM's; na quarta a multa de 05 UFM's e nas posteriores a multa de 10 UFM's observando-se os prazos de reincidência.

Nota 2. A penalidade será substituída por pena de advertência, quando o agente não for reincidente. Na segunda infração aplicar-se-á a multa de 01 UFM, na terceira a multa de 02 UFM's e, nas posteriores, multa de 04 UFM's, observando-se os prazos de reincidência.

Obs.: 1. As infrações G12, G13, M5, M9, M20, M21, M23, M24, L17 e L19 não se aplicam para o Transporte Coletivo na Modalidade Especial.

2. As infrações G35 e G36 não se aplicam à Modalidade do Transporte Coletivo Comum.

DECRETO N. 32.223, DE 14 DE SETEMBRO DE 1992

INSTITUI, NO SISTEMA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS, POR VEÍCULOS DE ALUGUEL PROVIDOS DE TAXÍMETRO, A CATEGORIA PERUA-RÁDIO-TÁXI, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

Considerando o disposto no artigo 1º da Lei n. 7.329, de 11 de julho de 1969;

Considerando o real e indiscutível alcance da proposta de autoria do nobre Vereador Arselino Tatto, a merecer agasalho;

Considerando, ainda, a necessidade de oferecer transporte individual adequado às pessoas portadoras de deficiências de locomoção, temporárias ou permanentes, decreta:

Art. 1º Fica criada, no Sistema de Transporte Individual de Passageiros, por veículos de aluguel providos de taxímetro, a categoria Perua-Rádio-Táxi, destinada a atender, exclusivamente, às pessoas portadoras de deficiências de locomoção temporárias ou permanentes.

Art. 2º A prestação do serviço de que trata o artigo anterior dependerá de prévia e expressa autorização da Prefeitura, a qual deverá constar do Alvará de Estacionamento respectivo e poderá ser executada por:

- I – pessoa jurídica legalmente constituída sob a forma de empresa comercial, para a execução do serviço de transporte de passageiros por táxi;
- II – pessoa física, motorista profissional autônomo, pertencente a cooperativas ou associações de classe.

Parágrafo único. As pessoas referidas no *caput* deste artigo, que pretenderem explorar o serviço de que trata este Decreto, deverão, obrigatoriamente, possuir autorização do Departamento Nacional de Telecomunicações – DENTEL, para a instalação, nos veículos, de central de controle e rádio transreceptor.

Art. 3º O veículo utilizado no serviço de que trata este Decreto deverá apresentar, além dos equipamentos obrigatórios, características específicas, inclusive de identificação, de conformidade com o estabelecido em ato expedido pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT.

Art. 4º Caberá à Secretaria Municipal de Transportes – SMT fornecer o credenciamento necessário à prestação do serviço de que cuida este Decreto, editar normas e diretrizes indispensáveis à sua efetiva execução e estabelecer os locais privativos de estacionamento.

Art. 5º O serviço prestado pela categoria Perua-Rádio-Táxi terá tarifa específica, estabelecida por ato do Executivo.

Art. 6º Aplicar-se-á ao serviço de que trata este Decreto, subsidiariamente, e no que couber, a legislação relativa ao transporte individual de passageiros em veículos de aluguel providos de taxímetro.

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

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

DECRETO N. 32.331, DE 24 DE SETEMBRO DE 1992

DISPÕE SOBRE A REDUÇÃO DE TARIFA NOS TRANSPORTES COLETIVOS POR ÔNIBUS, AOS TRABALHADORES DESEMPREGADOS, CONFORME AUTORIZAÇÃO CONFERIDA PELA LEI N. 10.854, DE 22 DE JUNHO DE 1990,^[1] E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,

Considerando a gravidade das conseqüências sociais, que se associam aos elevados índices de desemprego, como os que ocorrem no presente momento;

Considerando a importância de que se reveste para o trabalhador desempregado a ampliação de sua capacidade de locomoção, na demanda de novos empregos;

Considerando, nesse contexto reconhecidamente como de recessão, a urgência de que sejam viabilizados os meios que efetivamente garantam, na maior amplitude possível, ao trabalhador desempregado os benefícios da Lei n. 10.854, de 22 de junho de 1990, decreta:

Art. 1º Mantido o percentual de 100% (cem por cento) de redução no preço da tarifa do transporte coletivo por ônibus, para os trabalhadores desempregados, fixado no Decreto n. 28.813, de 2 de julho de 1990,^[2] por autorização contida no artigo 1º da Lei n. 10.854, de 22 de junho de 1990, com a nova redação que lhe foi dada pela Lei n. 10.990, de 13 de junho de 1991,^[3] fica atribuída à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC a gestão da concessão e distribuição dos respectivos passes, na forma deste Decreto.

Art. 2º Para cumprimento do disposto no artigo anterior, e até que os Sindicatos implementem os requisitos previstos no Decreto n. 28.813, de 2 de julho de 1990, a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC poderá organizar e manter cadastro provisório dos trabalhadores desempregados com direito ao benefício da redução da tarifa.

Art. 3º Para ser cadastrado, nos termos do disposto no artigo anterior, o interessado deverá:

- I – provar, perante a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC:
 - a. que se encontra desempregado há mais de 30 (trinta) dias e que o desemprego não ocorreu há mais de 1 (um) ano do mês do cadastramento;
 - b. que trabalhou, anteriormente, por um período de, pelo menos, 180 (cento e oitenta) dias;
 - c. que a dispensa do último emprego não foi provocada por justa causa ou por pedido do próprio interessado.
- II – apresentar à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, nos postos de atendimento por ela designados, os seguintes documentos:
 - a. Carteira Profissional, na via original, que contenha os registros pertinentes ao último emprego;
 - b. Termo de Rescisão de Contrato de Trabalho relativo ao desligamento do último emprego, na via original;
 - c. Cédula de Identidade, na via original ou cópia autenticada;
 - d. Comprovação de residência, mediante apresentação de conta de água, luz, telefone, gás, extrato bancário ou recibo de aluguel.

Art. 4º O trabalhador desempregado, devidamente cadastrado, nos termos e na forma do artigo 3º deste Decreto, poderá obter, junto à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, no semestre subsequente à data do cadastramento, um total de 3 (três) quotas de passes, cada uma delas constituída de 80 (oitenta) unidades, equivalentes a 2 (dois) meses de utilização.

§ 1º Somente será permitida, por interessado, a retirada de uma quota por bimestre, vedada a acumulação de quotas.

§ 2º Para a retirada de cada quota, o interessado deverá comprovar sua situação de desempregado.

Art. 5º Decorrido o prazo de utilização da 3ª quota e persistindo a situação de desemprego, o interessado poderá renovar o cadastramento, desde que satisfeitas as condições estabelecidas nos incisos I e II do artigo 3º deste Decreto.

Art. 6º Constatada qualquer irregularidade no cadastramento do interessado, ou nos documentos por ele apresentados, a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC poderá, a qualquer tempo, suspender o fornecimento de passes, sem prejuízo das providências cabíveis.

Art. 7º Compete à Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC a expedição de normas complementares necessárias à operacionalização do benefício ora regulamentado.

Art. 8º As despesas com a execução deste Decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 9º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

Notas sobre o Decreto n. 32.331/92

[1] *Vide* Lei Municipal n. 10.854, de 22 de junho de 1990, à pág. 839.

[2] *Vide* Decreto Municipal n. 28.813, de 2 de julho de 1990, à pág. 840.

[3] *Vide* Lei Municipal n. 10.990, de 13 de junho de 1991, à pág. 850.

LEI N. 11.250, DE 1º DE OUTUBRO DE 1992

DISPÕE SOBRE A ISENÇÃO DE TARIFA NO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO AOS DEFICIENTES FÍSICOS E MENTAIS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 9 de setembro de 1992, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

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

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

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

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

Art. 4º O Executivo regulamentará a presente Lei (vetado).

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

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

**LEI N. 11.257,
DE 7 DE OUTUBRO DE 1992**

AUTORIZA A PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO A IMPLANTAR O SERVIÇO DE RÁDIO-PERUA, DESTINADO AO ATENDIMENTO DAS PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIA FÍSICA

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 16 de setembro de 1992, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º A Prefeitura do Município de São Paulo fica autorizada a implantar o Serviço de Transporte Público de Passageiro, voltado ao atendimento da pessoa portadora de deficiência física.

Parágrafo único. Denominar-se-á Rádio-Perua o serviço público autorizado neste artigo.

Art. 2º Caberá à Prefeitura do Município de São Paulo, o planejamento, a organização, o controle, a fiscalização e a fixação da tarifa do Serviço de Rádio-Perua.

Art. 3º O Serviço de Rádio-Perua será operado com veículo perua ou de tipo similar, desde que garanta conforto e segurança ao passageiro deficiente físico.

§ 1º Todos os veículos do Serviço de Rádio-Perua serão adaptados com rampas de acesso e presilhas para fixação de cadeira de roda.

§ 2º Todos os veículos deverão contar com rádio para comunicação com a central telefônica que transmitirá os pedidos dos usuários.

Art. 4º A operação do Serviço de Rádio-Perua dar-se-á sob responsabilidade da iniciativa privada, preferencialmente através das cooperativas de táxi.

Art. 5º Ao motorista do Serviço Rádio-Perua caberá, além das obrigações exigidas para o táxi comum, auxiliar o deficiente físico no embarque e desembarque do veículo, garantindo o máximo de conforto e segurança ao usuário.

Art. 6º A tarifa do Serviço de Rádio-Perua será cobrada através de taxímetro de forma semelhante ao táxi comum.

Parágrafo único. A Prefeitura de São Paulo fica autorizada a subsidiar o deficiente físico de baixa renda, de maneira a garantir-lhe o acesso aos Serviço de Rádio-Perua.

Art. 7º A Prefeitura do Município de São Paulo, no primeiro ano de funcionamento do Serviço de Rádio-Perua, poderá:

- I – estabelecer a real capacidade de operação do serviço;
- II – conhecer o perfil socioeconômico do usuário;
- III – conhecer a natureza das viagens, o tempo de deslocamento e a distância percorrida;
- IV – detectar possíveis falhas na operação do serviço notadamente no que se refere à segurança e do conforto do usuário;
- V – instituir Projeto-Piloto.

§ 1º Durante o Projeto-Piloto, o serviço deverá contar, no mínimo, com dez veículos, adaptados conforme dispõe o artigo 3º.

§ 2º Dar-se-á ampla publicidade ao serviço de Rádio-Perua esclarecendo seu caráter experimental durante o Projeto-Piloto.

§ 3º O Projeto-Piloto será desenvolvido e executado por técnicos designados pelo Executivo e contará na coordenação dos trabalhos com, pelo menos, um membro do Conselho Municipal da Pessoa Deficiente.

§ 4º O Projeto-Piloto finalizará com um relatório a ser enviado ao Chefe do Executivo que providenciará, à luz das conclusões do relatório, os ajustes necessários ao pleno funcionamento do Serviço Rádio-Perua.

Art. 8º O Prefeito regulamentará a presente Lei no prazo máximo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.

Art. 9º As despesas, decorrentes da execução desta Lei, correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 11. Revogam-se as disposições em contrário.

Luiza Erundina de Sousa – Prefeita do Município.

LEI N. 11.381, DE 17 DE JUNHO DE 1993

AUTORIZA O EXECUTIVO MUNICIPAL A CONCEDER A ISENÇÃO DO PAGAMENTO DA TARIFA NAS LINHAS URBANAS DE ÔNIBUS ÀS MULHERES COM MAIS DE SESENTA ANOS DE IDADE

Antônio Sampaio, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo,^[1] promulga a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Executivo Municipal autorizado a conceder isenção do pagamento da tarifa, em todas as linhas urbanas de ônibus e trolebus operados pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC e empresas particulares permissionárias de serviço de transporte coletivo, aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos, se homem, e 60 (sessenta) anos, se mulher.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Ficam revogadas as disposições em contrário.

Antônio Sampaio – Presidente da Câmara Municipal.

Nota sobre a Lei 11.381/93

[1] *Vide* Lei Orgânica do Município de São Paulo, de 4 de abril de 1990, à pág. 836.

PORTARIA SMT N. 140, DE 1º DE JULHO DE 1993

RETIFICA PORTARIA N. 140/93 ESTABELECENDO, ATÉ A REGULAMENTAÇÃO DEFINITIVA DA LEI N. 11.250/92,^[1] OS PROCEDIMENTOS PARA A ISENÇÃO DO PAGAMENTO DE TARIFAS AOS PORTADORES DE DEFICIÊNCIA FÍSICA OU MENTAL

O Secretário Municipal de Transportes, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei, considerando que a Lei Municipal n. 11.250/92, autorizou a concessão de isenção do pagamento de tarifa, nas linhas urbanas de ônibus e trolebus operadas pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC e pelas empresas particulares, aos portadores de deficiência física ou mental;

Considerando que a lei, por ser autorizativa, depende de expedição de decreto regulamentador, para a definitiva implementação das diretrizes ali estabelecidas, demandando certo prazo para a preparação da infra-estrutura indispensável à identificação e cadastramento dos beneficiários;

Considerando, porém, o alcance social da medida, e o dever da Administração de promover esforços no sentido de antecipar a viabilização do benefício;

Considerando, por fim, que o artigo 1º da Lei n. 11.037/91,^[2] atribui à Secretaria Municipal de Transportes o gerenciamento exclusivo do Sistema Municipal de Transportes Urbanos, resolve:

- I – Até que seja expedida a regulamentação definitiva da Lei n. 11.250/92, o titular do “Cartão de Autorização” emitido pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, e que identifica o portador de deficiência física ou mental, esta autorizado a entrar e sair pela porta dianteira dos coletivos operados pela CMTC e pelas empresas por ela contratadas, desobrigado do pagamento da tarifa correspondente.
- II – A Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC expedirá as instruções necessárias ao cumprimento desta Portaria.
- III – Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

Notas sobre a Portaria n. 140/93

[1] Vide Lei Municipal n. 11.250, de 1º de outubro de 1992, à pág. 878.

[2] Vide Lei Municipal n. 11.037, de 25 de julho de 1991, à pág. 851.

DECRETO N. 33.593, DE 12 DE AGOSTO DE 1993

CRIA, NO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTES URBANOS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, A MODALIDADE COMPLEMENTAR, DENOMINADA “BAIRRO A BAIRRO”, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Considerando a conveniência de dotar-se o Sistema Municipal de Transportes Urbanos de uma Modalidade Complementar, denominada Bairro a Bairro, na forma da previsão constante do inciso VI do artigo 173 da Lei Orgânica do Município de São Paulo;^[1]

Considerando a necessidade de regularizar-se as atividades dos operadores que ora atuam à margem do sistema oficial de transporte coletivo, caracterizando uma situação de fato que não pode ser ignorada pelo Poder Público;

Considerando, por fim, que o artigo 3º da Lei n. 8.424, de 18 de agosto de 1976,^[2] confere ao Poder Executivo competência para fixar ou complementar as diretrizes básicas da política de transportes coletivos, decreta:

Art. 1º Fica criada, no Sistema Municipal de Transportes Coletivos Urbanos do Município de São Paulo, a Modalidade Complementar “Bairro a Bairro”, regida pelas disposições deste Decreto.

Art. 2º A operação dos serviços na Modalidade Complementar será implementada pela utilização de ônibus de padrão urbano, previamente aprovados em vistorias técnicas realizadas pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT, ou por órgãos ou entidades por ela designados ou autorizados.

Art. 3º Para a execução do serviço na modalidade prevista neste Decreto, o proprietário do veículo deverá cadastrar-se na Secretaria Municipal de Transportes – SMT, que, para cada veículo autorizado, expedirá alvará com os seguintes elementos informativos:

- I – descrição do veículo;
- II – qualificação do proprietário;
- III – ponto inicial e ponto final do trajeto autorizado;
- IV – itinerário;
- V – outras informações julgadas pertinentes.

§ 1º É vedada a utilização, na Modalidade Complementar, de veículos vinculados, sob qualquer forma, ao Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, Modalidade Comum, a que alude o artigo 3º da Lei n. 11.037, de 25 de julho de 1991.^[3]

§ 2º A Secretaria Municipal de Transportes – SMT estabelecerá para a Modalidade Complementar itinerários e áreas ou vias de circulação e restrição.

§ 3º O itinerário de cada linha do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, na Modalidade Complementar “Bairro a Bairro” poderá coincidir, no máximo, em 40% (quarenta por cento) de sua extensão total, com itinerários de linhas das Modalidades Comum e Especial, exceto nos casos em que a única via adequada ao transporte coletivo, ao longo do itinerário, exceda àquele percentual.

§ 4º Para expedição, a renovação ou a revalidação do alvará, o proprietário deverá comprovar a existência de seguro de responsabilidade civil, em benefício de passageiros ou terceiros, prevendo cobertura equivalente, no mínimo, a 500 (quinhentas) Unidades de Valor Fiscal do Município de São Paulo – UFM, por veículo.

Art. 4º A Secretaria Municipal de Transportes – SMT, em casos de excepcional interesse coletivo e para atendimento de situações de emergência ou de eventos específicos, poderá autorizar a operação dos veículos da Modalidade Complementar, fora das especificações fixadas no alvará.

Art. 5º O valor da tarifa a ser cobrada do usuário, na Modalidade Complementar “Bairro a Bairro” não poderá ultrapassar o valor da tarifa fixada pela Prefeitura para o Transporte Coletivo de Passageiros, Modalidade Comum.

Art. 6º Para resguardar a segurança dos usuários, a Secretaria Municipal de Transportes – SMT deverá estabelecer inspeções periódicas dos veículos que venham a integrar a Modalidade ora instituída.

Art. 7º À Secretaria Municipal de Transportes – SMT cabe coibir a operação de Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros não autorizados nos termos da legislação em vigor, providenciando a retirada de circulação dos ônibus que trafeguem em desacordo com as normas estabelecidas para o Sistema Municipal de Transportes Coletivos Urbanos.

Parágrafo único. A apreensão dos veículos em situação irregular deverá obedecer aos termos e às condições fixadas na Lei Federal n. 6.575, de 30 de setembro de 1978, assegurado aos infratores o direito de ampla defesa.

Art. 8º Compete à Secretaria Municipal de Transportes a expedição de normas complementares para a implantação e operacionalização da modalidade ora instituída.

Art. 9º Fica extinta a Modalidade Ônibus-Lotação, criada pelo Decreto n. 31.347, de 20 de março de 1992.

Parágrafo único. A Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC diligenciará a rescisão sem ônus, para as partes dos contratos firmados com cooperativas de profissionais autônomos para a operação dos serviços na Modalidade Ônibus-Lotação.

Art. 10. As despesas com a execução deste Decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 11. Este Decreto entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial, o Decreto n. 31.347, de 20 de março de 1992.

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

Notas sobre o Decreto n. 33.593/93

[1] *Vide* inciso VI do artigo 173 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, à pág. 838.

[2] *Vide* Lei Municipal n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, à pág. 681.

[3] *Vide* Lei Municipal n. 11.037, de 25 de julho de 1991, à pág. 851.

**LEI N. 11.487,
DE 11 DE MARÇO DE 1994**

DISPÕE SOBRE A APLICAÇÃO DE MULTA À EMPRESA DE ÔNIBUS CUJOS MOTORISTAS DESRESPEITEM OS DIREITOS DAS PESSOAS PORTADORAS DO “PASSE DO IDOSO”, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Miguel Colasuonno, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do art. 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo,^[1] promulga a seguinte Lei:

Art. 1º As empresas de transporte coletivo por ônibus do Município de São Paulo, cujos motoristas cometam infrações desrespeitando os direitos das pessoas portadoras do “passe do idoso”, ficam obrigadas a recolher aos cofres públicos multa equivalente a 1/30 (um trinta avos) do salário-base de Motorista, a cada ocorrência.

Parágrafo único. São consideradas infrações, sujeitas à multa estipulada neste artigo:

- I – não atender a sinal de embarque e desembarque nos pontos de parada;
- II – não abrir a porta para a entrada no coletivo;
- III – colocar o veículo em movimento antes de o usuário ter completado o embarque ou o desembarque.

Art. 2º A ocorrência das infrações definidas no parágrafo único do artigo anterior será efetuada, de molde a facilitar aos idosos, em qualquer dos pontos de venda de passes da CMTC ou com os fiscais da referida Companhia, em formulário próprio que deverá estar à disposição do interessado, pela pessoa que tiver sofrido a infração, acompanhado, se possível, do testemunho de outra, ou, na impossibilidade de locomoção a esses locais, por telefone a ser destinado pela CMTC para essa finalidade.

Parágrafo único. Na ocorrência deverá constar obrigatoriamente, além do ocorrido, o número do coletivo, o nome da empresa, o local e o horário da infração e, quando possível, o nome e o número do registro funcional do motorista infrator.

Art. 3º As ocorrências serão encaminhadas à Secretaria Municipal de Transportes que, através do órgão competente, promoverá processo sumaríssimo, notificará as empresas das infrações ocorridas, ouvirá as partes e testemunhas, se necessário, e deliberará a respeito, não cabendo recurso de sua decisão.

Art. 4º O recolhimento da multa referida no artigo 1º, será efetuado pela Secretaria Municipal de Finanças que repassará esses recursos ao Grande Conselho Municipal do Idoso, para a implementação de programas em favor da 3ª Idade.

Art. 5º O motorista primário que cometer as infrações relacionadas nesta Lei, poderá optar pelo não pagamento da multa em troca da prestação de serviços que lhe forem determinados, a uma entidade de assistência a idosos a ser indicada pelo Grande Conselho Municipal do Idoso, por um período não superior a um dia normal de trabalho.

Parágrafo único. A 3ª (terceira) reincidência por parte do motorista infrator, no período de 1 (um) ano, será considerada falta grave, ficando o mesmo sujeito às sanções trabalhistas cabíveis além do recolhimento da respectiva multa.

Art. 6º Da mesma forma e nos mesmos locais definidos no artigo 2º desta Lei, poderá ser requerido pelos usuários do transporte coletivo, a inserção de elogio na ficha funcional do motorista que tiver conduta respeitável e atenciosa.

Parágrafo único. Anualmente o órgão municipal competente fornecerá ao Grande Conselho Municipal do Idoso os nomes dos motoristas que obtiveram referências elogiosas para que sejam por ele homenageados em solenidade especial.

Art. 7º O Executivo regulamentará a presente Lei, no que couber, no prazo de 90 (noventa) dias a contar de sua vigência.

Art. 8º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

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

Miguel Colasuonno – Presidente da Câmara Municipal.

Notas sobre a Lei n. 11.487/94

[1] *Vide* § 7º do art. 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

PORTARIA SMT/GAB N. 157, DE 31 DE MARÇO DE 1994

REGULAMENTA A EXPEDIÇÃO DO CERTIFICADO DE REGISTRO MUNICIPAL PARA OS SERVIÇOS DE TRANSPORTES DE ESCOLARES

O Secretário Municipal de Transportes, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e Considerando o que determina a Lei Municipal n. 10.154, de 7 de outubro de 1986,^[1] regulamentada pelo Decreto n. 23.123, de 25 de novembro de 1986,^[2] e demais legislação pertinente ao transporte coletivo de escolares no âmbito do Município de São Paulo;

Considerando que, de acordo com o artigo 2º do mesmo Decreto, compete a esta Secretaria editar normas e diretrizes para o aperfeiçoamento desse serviço;

Considerando a necessidade de estabelecer disciplina concernente à legislação para transportes de escolares, particularmente quanto às exigências de segurança, higiene e conforto na prestação desse serviço essencial;

Considerando que, na regulamentação do transporte de escolares importa considerar também o profissional responsável pela sua direção, de modo a zelar pela segurança dos usuários, quase sempre menores de idade, resolve:

Art. 1º Para expedição do Certificado de Registro Municipal, instituído pela Lei n. 10.154/86, artigo 1º, e nos termos das exigências constantes dos artigos 2º, 3º e 7º do Decreto n. 23.123/86, será exigida a apresentação de Atestado de Antecedentes Criminais, expedidas para fins de concurso público, do interessado na expedição do Certificado, bem como do motorista autorizado a conduzir o veículo destinado ao transporte de escolares.

Parágrafo único. Será negado o credenciamento para o condutor cuja certidão de antecedentes criminais apresentar condenação:

- a. por crime doloso e a pena tenha sido cumprida há menos de 2 anos;
- b. por crime culposo, se reincidente até duas vezes, num período de 5 anos.

Art. 2º O transportador credenciado para o serviço de transporte coletivo de escolares será responsável pela retirada e devolução da criança desde a porta da residência até as dependências do estabelecimento escolar, e vice-versa, não podendo negligenciar seu dever de vigilância, sob pena de incidir nas penalidades previstas no artigo 8º e seus parágrafos, do Decreto n. 23.123, de 25 de novembro de 1986.

Art. 3º Durante as paradas do veículo coletivo de transporte de escolares para subida ou descida de passageiros, deverá ser sempre acionado o indicador de pisca-alerta, pelo tempo em que o mesmo permanecer parado ou estacionado.

Art. 4º Os condutores de veículos destinados ao transporte de escolares deverão, quando no exercício de sua atividade, trajar camisa comum com mangas, dispensando o uso de coletes de identificação.

Art. 5º Os condutores de veículos destinados ao transporte de escolares deverão, quando no exercício de sua atividade, portar o original do Certificado de Registro de Motorista, dispensada a afixação do mesmo junto ao pára-brisa do veículo.

Art. 6º Os condutores de veículos destinados ao transporte de escolares deverão transmitir às crianças as noções de segurança de trânsito recebidas junto aos órgãos competentes, fazendo afixar internamente, em local visível e em linguagem compatível com a faixa etária dos escolares, cartazes ou sinais básicos de segurança.

Art. 7º No Certificado de Registro Municipal referido no artigo 1º da presente Portaria, poderá constar, a pedido do interessado, o nome de um segundo condutor do veículo destinado ao transporte de escolares, do qual será cobrado o cumprimento de todos os requisitos legais, e que poderá substituir temporariamente o condutor principal, no caso de férias ou incapacidade física, devidamente comprovada.

Art. 8º Os veículos destinados ao transporte de escolares jamais poderão superar a lotação máxima para o qual foram autorizados a funcionar, ficando desde logo estabelecido que os veículos deverão dispor de cintos de segurança para todos os passageiros.

Art. 9º Os veículos destinados ao transporte de escolares terão vida útil limitada a:

- I – para veículos modelo Kombi ou similares: 10 (dez) anos, contados desde seu ano de fabricação;
- II – para ônibus e demais modelos de microônibus: 20 (vinte) anos, contados desde a data de sua fabricação.

Parágrafo único. Os veículos já licenciados, na data da publicação desta Portaria e que não se enquadrarem no disposto nos incisos I e II do presente artigo, deverão ser substituídos, obrigatoriamente, no exercício de 1996, por ocasião da renovação da respectiva credencial. Tais veículos, com o tempo de fabricação superior ao estabelecido neste artigo, deverão ser vistoriados 2 (duas) vezes por ano, para que seja observada sua segurança e seu estado de conservação.

Art. 10. Não serão concedidos Certificados de Registro Municipal inicial para veículos com lação procedida há mais de 5 (cinco) anos.

Art. 11. A substituição do veículo autorizado, indicado na credencial, somente poderá ser feita por outro de fabricação mais recente, observadas as exigências da legislação pertinente e o disposto no artigo 9º, desta Portaria.

Parágrafo único. Em caráter excepcional e a critério do Departamento de Transportes Públicos, o estabelecido no *caput* deste artigo poderá ser dispensado quando a substituição for motivada por roubo, furto ou perda total do veículo, devidamente comprovada.

Art. 12. As credenciais já expedidas até a data da publicação desta Portaria, serão aceitas até o término das suas respectivas validades, no exercício de 1996, quando então, somente serão renovadas se atendidas as exigências da presente Portaria.

Art. 13. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação revogando-se as disposições em contrário e, em especial a Portaria SMT/GAB n. 68/88.

Notas sobre a Portaria SMT/GAB n. 157/94

[1] Vide Lei Municipal n. 10.154, de 7 de outubro de 1986, à pág. 758.

[2] Vide Decreto Municipal n. 23.123, de 25 de novembro de 1986, à pág. 758.

LEI N. 11.502, DE 13 DE ABRIL DE 1994

DISPÕE SOBRE A OBRIGATORIEDADE DA REALIZAÇÃO DE SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL (DANOS MATERIAIS) DOS PROPRIETÁRIOS DE VEÍCULOS USADOS NO TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Miguel Colasuonno, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo,^[1] promulga a seguinte Lei:

Art. 1º É obrigatória a realização de seguro de responsabilidade civil (danos materiais), dos proprietários de ônibus, trolebus, ou outra modalidade usada no transporte coletivo de passageiros no Município de São Paulo.

Art. 2º O descumprimento do estabelecido na presente Lei acarretará a imposição de multa no valor de 100 (cem) Unidades de Valor Fiscal do Município – UFM dobrada na reincidência.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 60 (sessenta) dias contados 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.

Miguel Colasuonno – Presidente da Câmara Municipal.



Nota sobre a Lei n. 11.502/94

[1] *Vide* § 7º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

LEI N. 11.506 DE 13 DE ABRIL DE 1994

DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DE VAGAS ESPECIAIS PARA ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS DIRIGIDOS OU CONDUZINDO PESSOAS DEFICIENTES NAS VIAS PÚBLICAS MUNICIPAIS, E DÁ PROVIDÊNCIAS

Miguel Colasuonno, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo,^[1] promulga a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Executivo obrigado a criar vagas especiais para estacionamento de veículos dirigidos ou conduzindo pessoas deficientes nas vias públicas municipais.

Art. 2º O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 3º As despesas decorrentes da presente Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Miguel Colasuonno – Presidente da Câmara Municipal.



Nota sobre a Lei n. 11.506/94

[1] *Vide* Lei Orgânica do Município de São Paulo, de 4 de abril de 1990, à pág. 836.

DECRETO N. 34.321 DE 7 DE JULHO DE 1994

REGULAMENTA A LEI N. 11.381, DE 17 DE JUNHO DE 1993,^[1] QUE AUTORIZA O EXECUTIVO A
CONCEDER ISENÇÃO DO PAGAMENTO DE TARIFAS NAS LINHAS URBANAS DE ÔNIBUS

Paulo Maluf, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e tendo em vista o que dispõe a Lei n. 11.381, de 17 de junho de 1993, decreta:

Art. 1º Os usuários dos veículos integrantes do Sistema de Transporte Coletivo por ônibus do Município de São Paulo, Modalidade Comum, a que alude a Lei n. 11.037, de 25 de julho de 1991,^[2] ou da Modalidade Complementar “Bairro a Bairro”, instituída pelo Decreto n. 33.593, de 12 de agosto de 1993,^[3] ficam dispensados do pagamento de tarifa de utilização, se comprovarem idade superior a 65 (sessenta e cinco) anos, se homem, e 60 (sessenta) anos, se mulher.

Parágrafo único. Para fazer jus ao benefício, o passageiro, ao solicitar sua saída do veículo, deverá apresentar ao condutor qualquer documento oficial que comprove a sua idade, dotado de fotografia que permita a identificação do portador.

Art. 2º O passageiro beneficiário da medida de que trata este Decreto deverá utilizar-se, para a entrada e saída, da mesma porta do veículo, sem a passagem pela catraca.

Art. 3º Compete à Secretaria Municipal de Transportes e à Companhia Municipal de Transportes Coletivos a expedição de normas e instruções para a operacionalização do disposto neste Decreto, bem como a fiscalização de seu exato cumprimento.

Art. 4º As despesas decorrentes deste Decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

Notas sobre o Decreto n. 34.321

[1] Vide Lei Municipal n. 11.381, de 17 de junho de 1993, à pág. 850.

[2] Vide Lei Municipal n. 11.037, de 25 de julho de 1991, à pág. 851.

[3] Vide Decreto Municipal n. 33.593, de 12 de agosto de 1993, à pág. 881.

LEI N. 11.602, DE 12 DE JULHO DE 1994

AUTORIZA O EXECUTIVO A ADAPTAR PELO MENOS UM VEÍCULO ÀS NECESSIDADES DAS PESSOAS
DEFICIENTES FÍSICAS EM TODAS AS LINHAS DE ÔNIBUS DA CIDADE DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS
PROVIDÊNCIAS

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 15 de junho de 1994, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Executivo autorizado a manter pelo menos um veículo adaptado às necessidades das pessoas deficientes físicas em todas as linhas de ônibus da Cidade de São Paulo.

Art. 2º Os horários destes ônibus serão afixados nos pontos iniciais, intermediários e finais, para conhecimento dos usuários.

Art. 3º O Executivo regulamentará a presente Lei, no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

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

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

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

LEI N. 11.655, DE 18 DE OUTUBRO DE 1994

DISPÕE SOBRE A ISENÇÃO DE PAGAMENTO DE PASSAGEM NO TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE ÔNIBUS ÀS MULHERES COM MAIS DE 60 (SESSENTA) ANOS DE IDADE

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

Faz saber que, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 da Resolução n. 2/91, a Câmara Municipal decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

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

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

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

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

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

LEI N. 11.656, DE 18 DE OUTUBRO DE 1994^[1]

DISPÕE SOBRE A OBRIGATORIEDADE DE DEMARCAÇÃO, PELOS POSTOS DE SERVIÇOS E DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS, DE FAIXA PARA A PASSAGEM DE PEDESTRES NAS CALÇADAS

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

Faz saber que, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 da Resolução n. 2/91, a Câmara Municipal de São Paulo decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º As calçadas limítrofes dos postos de serviços e abastecimentos de combustíveis que servem de acesso a veículos automotores deverão ser demarcadas, em toda a sua extensão, com faixas para a passagem de pedestres.

Art. 2º Os postos terão prazo de 60 (sessenta) dias a partir da publicação desta Lei para se adaptarem ao disposto no artigo 1º.

Art. 3º Aos infratores desta Lei será aplicada multa de 10 UFM, diariamente, até o seu integral cumprimento.

Art. 4º O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 60 (sessenta) dias após sua publicação.

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

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

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

[1] Vide Lei Federal n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código Brasileiro de Trânsito, à pág. 176.

CONVÊNIO, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1994

CONVÊNIO ENTRE O ESTADO E O MUNICÍPIO DE SÃO PAULO CONSTITUINDO A COMISSÃO REGIONAL DO PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES – CRPT, PARA COMPATIBILIZAÇÃO DOS PLANOS, PROJETOS E PROGRAMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO E DE TRÁFEGO METROPOLITANOS

Convênio que entre si estabelecem o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM, e o Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, objetivando a constituição da Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT – para compatibilização dos planos, projetos e programas regionais de transportes públicos.

Aos 25 dias do mês de outubro de 1994, o Estado de São Paulo, representado pelo Excelentíssimo Senhor Governador, *Luiz Antonio Fleury Filho*, e por intermédio da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM, esta com sede à Rua Butantã n. 285, São Paulo – Capital, inscrita no CGC/MF sob o n. 66.858.689/0001-06, neste ato representada por seu titular, *Jorge Fagali Neto*, doravante simplesmente denominada STM, e o Município de São Paulo, representado pelo Excelentíssimo Senhor Prefeito, *Paulo Maluf*, e por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, esta com sede na Avenida das Nações Unidas n. 7.123, inscrita no CGC/MF sob n. 463.921.550.001-11, neste ato representada por seu titular, *Walter Coronado Antunes*, doravante simplesmente denominada SMT, resolvem, de comum acordo, estabelecer o presente Convênio, que reger-se-á pelas cláusulas que se seguem:

Cláusula Primeira Do Objeto

O presente Convênio tem por objeto a constituição da Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT, para compatibilização dos planos, projetos e programas de transportes públicos e de tráfego de caráter metropolitano dos Municípios integrantes da Região Metropolitana de São Paulo – RMSP que envolvam novas redes de sistemas integrados de transportes ou novos projetos vinculados a sistemas integrados de média e alta capacidade, respeitadas as legislações federal, estadual e municipal, inclusive dos municípios que vierem a aderir ao presente Convênio.

§ 1º A Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT será composta pelo Secretário dos Transportes Metropolitanos, que será seu Presidente, pelo Secretário Municipal de Transportes de São Paulo e pelos Prefeitos dos Municípios que vierem a aderir ao presente Convênio.

§ 2º A adesão de que trata esta cláusula efetivar-se-á mediante termo específico, de acordo com o padrão anexo, pelo qual o Município aderente adquire condições de partícipe, submetendo-se às cláusulas e condições deste Convênio.

§ 3º A Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT funcionará na sede da Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM, na Rua Butantã n. 285 – Pinheiros – São Paulo – Capital.

§ 4º A Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT reunir-se-á, sempre que convocada com antecedência mínima de 8 dias por seu Presidente, para apreciação de matéria submetida pelo Comitê Executivo instituído nos termos da cláusula terceira deste Convênio, e suas decisões serão tomadas por maioria simples, competindo ao Presidente também o voto de desempate.

Cláusula Segunda Das Atribuições da CRPT

Para a consecução do objeto deste ajuste compete à CRPT:

- I – promover a compatibilização das políticas de transportes públicos integrados, visando ao planejamento e à execução de planos, programas e projetos resultantes deste Convênio;
- II – promover a integração entre os serviços de transportes públicos metropolitanos e os municipais;
- III – promover a compatibilização física, operacional e tarifária dos sistemas de média capacidade municipais com os sistemas de média e alta capacidade metropolitanos;
- IV – racionalizar os processos de execução bem como de operacionalização do sistema, de modo a otimizar os investimentos e possibilitar a adequação de custos operacionais, objetivando melhorar a acessibilidade e a eficiência do sistema integrado de transporte na Região Metropolitana de São Paulo;
- V – atestar a compatibilização com as diretrizes e interesses metropolitanos dos projetos encaminhados pelo Comitê Executivo, com vista à obtenção de financiamentos junto ao Banco Mundial ou outro organismo internacional;
- VI – promover e coordenar a compatibilização dos planos diretores de transportes metropolitanos e municipais urbanos;
- VII – prestar apoio administrativo e logístico para a realização das atividades previstas neste Convênio, bem como promover sua divulgação institucional.

Cláusula Terceira Da Estrutura de Administração

Para o cumprimento do objeto deste Convênio e com a atribuição básica de prestar apoio administrativo à Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT, fica instituído o Comitê Executivo com a seguinte composição:

- I – Coordenador;
- II – Secretário;
- III – Membros.

§ 1º A Coordenação do Comitê Executivo será exercida pelo Secretário dos Transportes Metropolitanos.

§ 2º Integrarão o Comitê Executivo como membros:

1. o Secretário Municipal de Transportes como representante do Município de São Paulo, que será o seu secretário;
2. os Coordenadores de Assistência aos Municípios – CAM, de Transporte Coletivo – CTC e de Planejamento e Gestão – CPG, da Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM e os Diretores do Departamento de Transportes Públicos – DTP e do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, da Secretaria Municipal de Transportes – SMT;
3. o presidente, ou representante por ele indicado, da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP, da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC e da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET;
4. os prefeitos representantes de cada uma das sub-regiões.

§ 3º O prefeito representante de cada sub-região será indicado pela maioria dos prefeitos dos municípios integrantes da respectiva sub-região, que aderirem ao presente Convênio.

§ 4º Para os fins deste Convênio os Municípios da Região Metropolitana de São Paulo ficam agrupados nas seguintes sub-regiões:

1. Taboão da Serra, Embu, Itapeverica da Serra, Embu-Guaçu, Juquitiba e São Lourenço da Serra;
2. Cotia, Vargem Grande Paulista, Itapevi, Jandira, Osasco, Carapicuíba, Barueri, Santana do Parnaíba, Pirapora do Bom Jesus e Cajamar;
3. Francisco Morato, Franco da Rocha, Caieiras e Mairiporã;
4. Guarulhos, Arujá e Santa Isabel;
5. Itaquaquecetuba, Poá, Ferraz de Vasconcelos, Suzano, Mogi das Cruzes, Guararema, Salesópolis e Biritiba-Mirim;
6. São Caetano do Sul, Santo André, São Bernardo do Campo, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra.

§ 5º Ao Coordenador compete convocar as reuniões e elaborar previamente a pauta das matérias a serem submetidas à apreciação do Comitê Executivo.

Cláusula Quarta Do Comitê Executivo

O Comitê Executivo tem as seguintes atribuições específicas:

- I – propor medidas que viabilizem a implementação dos planos, programas e projetos de transportes públicos e de tráfego que envolvam novas redes de sistemas integrados de transportes de alta e média capacidade;
- II – elaborar estudos de planos táticos de integração e tarifários e de eventuais alterações das prioridades na aplicação de recursos financeiros;
- III – compatibilizar os planos tático-operacionais com as estratégias que vierem a ser definidas;
- IV – elaborar estudos visando à compatibilização entre os planos integrados de transportes públicos, respeitando as políticas de uso do solo e habitacional;
- V – propor estudos e pesquisas necessárias ao alcance do objeto da CRPT;
- VI – constituir grupos de trabalho não permanentes, visando a resultados específicos relacionados com o objeto da CRPT;
- VII – analisar e instruir os projetos que lhe forem submetidos pelos partícipes, encaminhando-os à apreciação da CRPT;
- VIII – dar conhecimento de suas deliberações aos interessados;
- IX – elaborar e aprovar o regimento interno.

§ 1º As deliberações do Comitê Executivo serão submetidas à votação, tendo direito a voto o Coordenador e seus membros.

§ 2º As matérias serão consideradas aprovadas por maioria simples e desde que favorável o voto do Secretário dos Transportes Metropolitanos quando envolvam o interesse metropolitano, respeitada a autonomia municipal, e naquelas de interesse direto e exclusivo dos demais partícipes, com o voto favorável do representante do Município de São Paulo ou do representante da sub-região.

§ 3º Compete, ainda, ao Comitê Executivo elaborar orçamentos que retratem as necessidades dos recursos financeiros para implementação das medidas propostas e aprovadas pelos partícipes.

§ 4º O suporte técnico-administrativo ao Comitê Executivo será prestado pelas unidades da administração centralizada e descentralizada dos partícipes, respeitadas as respectivas atribuições e competências e conforme for estabelecido no regimento interno.

Cláusula Quinta**Do Grupo Permanente de Planejamento Integrado – GPPI**

O Grupo Permanente de Planejamento Integrado – GPPI, previsto no Protocolo de Intenções firmado entre a STM e a SMT, em 14 de maio de 1993, fica mantido com a composição, as finalidades e atribuições constantes daquele protocolo, anexo ao presente ajuste, desenvolvendo atividades de assessoria ao Comitê Executivo.

Cláusula Sexta**Das Disposições Gerais**

Demonstrada a compatibilização com os planos, projetos e programas regionais de transportes públicos, os municípios diretamente beneficiários de projetos aprovados e decorrentes da execução do presente Convênio poderão contar com o apoio da STM no sentido de viabilizar a obtenção de financiamento externo e/ou interno junto a fontes financiadoras, desde que atendidas às exigências necessárias a esse fim.

Cláusula Sétima**Das Alterações**

Poderão os participantes, de comum acordo, promover alterações no avençado ou modificações em suas cláusulas, mediante termo aditivo.

Cláusula Oitava**Da Vigência, da Denúncia e da Rescisão**

O prazo de vigência do presente Convênio é de 5 anos, a contar da data de sua assinatura, podendo ser denunciado por qualquer dos partícipes mediante notificação prévia de, no mínimo, 30 dias, ou rescindido por inadimplemento de suas cláusulas, respondendo cada partícipe, em qualquer das hipóteses e até a data do rompimento, por todos os atos praticados e obrigações assumidas em decorrência deste ajuste.

Cláusula Nona**Do Foro**

Fica eleito o Foro da Comarca da Capital para dirimir quaisquer questões decorrentes da execução deste Convênio, que não forem resolvidas administrativamente.

E por estarem certas e ajustadas, assinam o presente Convênio em 4 vias de igual teor e forma, para um só efeito, na presença das testemunhas abaixo indicadas.

Termo de Adesão

Na qualidade de integrante da Região Metropolitana de São Paulo, por este termo, o Município de _____, conforme Autorização Legislativa n. _____, vem aderir ao Convênio n. _____, celebrado entre o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM e o Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal dos Transportes – SMT, que tem por objeto a constituição da Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT visando à compatibilização dos planos, projetos e programas de transportes públicos e de tráfego nos Municípios integrantes da Região Metropolitana de São Paulo.

Por este termo o Município de _____ reconhece e ratifica todas as disposições das cláusulas constantes do referido Convênio, às quais se submete para seu fiel cumprimento.

São Paulo, ____ de _____ de 1994.

PREFEITO MUNICIPAL DE _____

SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS – _____

SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES – _____

Testemunhas:

1. _____
2. _____

**PORTARIA SMT/GAB N. 283,
DE 27 DE DEZEMBRO DE 1994**

DISPÕE SOBRE A PADRONIZAÇÃO DE BILHETE PARA UTILIZAÇÃO NO
SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE COLETIVO

O Secretário Municipal de Transportes, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e Considerando a necessidade de padronizar os bilhetes, utilizados no Sistema Municipal de Transporte Coletivo;

Considerando a necessidade de melhorar o gerenciamento, o controle das remissões dos bilhetes;

Considerando a necessidade de dotar o Sistema de maior confiabilidade e segurança dos bilhetes;

Considerando a necessidade de ampliar a integração das viagens nas diversas modalidades de transporte na Região Metropolitana de São Paulo;

Considerando que a atualização ou inovação tecnológica deve objetivar a compatibilização entre os modais, visando menores custos e prazos de implantação;

Considerando que a padronização dos bilhetes deve contemplar a integração com os transportes sob gestão de outros entes públicos, expede a seguinte Portaria:

Art. 1º Os bilhetes para utilização no Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo, que abrange o transporte metroviário, ferroviário de passageiros e por ônibus, incluídos os corredores metropolitanos, devem atender às normas de padronização estabelecidas nesta Resolução.

Art. 2º Os bilhetes utilizados no Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo deverão possibilitar:

- I – a utilização de integração tarifária, de no mínimo 3 modais distintos;
- II – a remissão em dados armazenados nas leituras de bilhetes;
- III – segurança contra fraude e extravios;
- IV – a tarifa zonal ou quilométrica;
- V – a grade tarifária das linhas intermunicipais;
- VI – a identificação da linha e da empresa operadora;
- VII – a utilização dos equipamentos já implantados na Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, na Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM e na Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A. – EMTU/SP;
- VIII – comunicação entre os sistemas;
- IX – compatibilização com os sistemas em fase de implantação no transporte municipal pela Prefeitura de São Paulo.

Art. 3º Para atender às finalidades no artigo anterior, os bilhetes deverão possuir capacidade de no mínimo 120 “bits”.

§ 1º No caso de sistemas já existentes e que não comportem a capacidade indicada no *caput* deste artigo, deverão esses ser objeto de adaptação, assegurada a utilização dos bilhetes já existentes.

§ 2º A adaptação de que trata o parágrafo anterior deverá ser efetivada nos prazos de implantação que forem estabelecidos.

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

**LEI N. 11.733,
DE 27 DE MARÇO DE 1995^[1]**

DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DO PROGRAMA DE INSPEÇÃO E MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS EM USO,
E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 14 de março de 1995, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

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 à 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 n. 7, de 31 de agosto de 1993, do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA.

Parágrafo único. Competirá aos Agentes Ambientais do Departamento de Controle de 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 regulamentado 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.

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

 **Nota sobre a Lei n. 11.733/95**

[1] *Vide* Lei Federal n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código Brasileiro de Trânsito, à pág. 176.

DECRETO N. 35.121, DE 12 DE MAIO DE 1995

INSTITUI O PROGRAMA PLURIANUAL DE QUALIDADE DO TRANSPORTE, NO ÂMBITO DO TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Considerando a necessidade de dotar o Município de São Paulo de um sistema de transporte coletivo moderno e compatível com as exigências de qualidade que o usuário requer;

Considerando as profundas mudanças que estão ocorrendo no sistema de transporte coletivo do Município, em termos de reestruturação organizacional, melhorias operacionais e implantação de novas infra-estruturas;

Considerando, neste contexto de mudanças, a necessidade de padronizar e elevar globalmente os níveis de qualidade das empresas operadoras do sistema de transporte coletivo do Município;

Considerando, ainda, a grande importância que têm os Programas de Qualidade nos modernos enfoques de gestão e, portanto, a necessidade de incorporá-los à gestão do transporte coletivo, decreta:

Art. 1º Fica instituído o Programa Plurianual de Qualidade do Transporte, no âmbito do sistema de transporte coletivo do Município de São Paulo, sob a coordenação-geral da Secretaria Municipal de Transportes – SMT.

Art. 2º Caberá a São Paulo Transporte S/A., a colaboração e parceria com as empresas contratadas para a execução dos serviços de operação no Sistema de Transporte Coletivo, administrar o Programa e definir as diretrizes básicas do Modelo de Gestão da Qualidade do Transporte, com vistas ao aprimoramento contínuo dos níveis de qualidade e produtividade.

Art. 3º O Modelo de Gestão da Qualidade do Transporte servirá de referência básica de avaliação, com vistas à instituição de um mecanismo de Premiação da Qualidade às empresas contratadas para a operação no Sistema de Transporte Coletivo do Município que mais se destacarem no esforço de alcançar a qualidade do serviço prestado.

Art. 4º Os recursos necessários à Premiação da Qualidade às empresas operadoras serão provenientes do Fundo Permanente para o Incentivo à Qualidade e Produtividade, alimentado com as receitas do Sistema Municipal de Transportes Coletivos, na forma a ser estabelecida em regulamento específico.

Art. 5º O Secretário Municipal de Transportes poderá baixar normas necessárias à execução deste Decreto.

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

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

LEI N. 11.805, DE 19 DE JUNHO DE 1995

DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DE TERMINAL RODOVIÁRIO DESTINADO EXCLUSIVAMENTE A EXCURSÕES DE TURISMO, NACIONAIS E INTERNACIONAIS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 25 de maio de 1995, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica criado, no Município de São Paulo, um terminal rodoviário que se destina a servir, exclusivamente, ao embarque e desembarque de passageiros de excursões de turismo, nacionais e internacionais.

§ 1º Os veículos de excursões de turismo deverão utilizar, para o embarque e desembarque de passageiros, exclusivamente, o terminal rodoviário a ser criado.

§ 2º Os itinerários das linhas que utilizarem o terminal rodoviário para excursões serão fixados pelo Conselho Municipal de Turismo – COMTUR, ouvida a Secretaria Municipal de Transportes – SMT.

Art. 2º Fica o Executivo autorizado a doar área para a construção do terminal, atendidos os requisitos legais pertinentes.

Parágrafo único. A autorização para a doação dada por este artigo não exclui a necessidade de apreciação por esta Casa, de projeto de lei específico sobre a área objeto da doação.

Art. 3º A construção do terminal poderá ser concedida à iniciativa privada, por meio do devido processo licitatório, que se reembolsará do investimento mediante a exploração dos serviços de embarque e desembarque de passageiros, pelo prazo a ser fixado em regulamento pelo Executivo.

Art. 4º As empresas de turismo que procederem ao embarque e desembarque de passageiros fora da área do terminal serão multados em 100 UFM – Unidades de Valor Fiscal do Município, dobradas na reincidência.

Art. 5º Esta Lei será regulamentada pelo Executivo em 90 (noventa) dias, a contar da sua publicação.

Art. 6º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

PORTARIA SMT/GAB N. 117, DE 26 DE JUNHO DE 1995

DETERMINA A ADOÇÃO DE PROVIDÊNCIAS IMEDIATAS, PELA SÃO PAULO TRANSPORTE S/A. PARA AUTOMATIZAR A COBRANÇA DE TARIFAS POR MEIOS ELETRÔNICOS, NO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS

O Secretário Municipal de Transportes, no uso das atribuições que lhe foram conferidas por Lei especialmente pelo artigo 1º da Lei n. 11.037, de 25 de julho de 1991,^[1] e

Considerando a Ordem Interna n. 5/95 do Sr. Prefeito publicada no DOM em 23 de junho de 1995;

Considerando que a instituição dos validadores eletrônicos de cobrança nos ônibus que integram o Sistema Municipal de Transportes Coletivos, constitui etapa indispensável para a racionalização dos transportes, ora em desenvolvimento pela Administração do Município, além de possibilitar inúmeros benefícios para os usuários;

Considerando, porém, a necessidade de minimizar o eventual impacto social decorrente desta evolução tecnológica, resolve:

- I – A São Paulo Transporte S/A., na condição de operadora exclusiva e contratante das empresas particulares que executam a operação no Sistema Municipal de Transportes Coletivos, Modalidade Comum, a que se refere a Lei n. 11.037/91, deverá de imediato adotar as providências necessárias para a implantação da automatização de cobrança de tarifas, por meios eletrônicos, nos ônibus que integram os lotes contratados para a operação no referido sistema.
- II – O processo de implantação deverá iniciar-se imediatamente, conforme cronograma a ser elaborado pela São Paulo Transporte S/A., e terminar no prazo máximo de 12 meses, de forma a atender, concomitantemente, a conveniência da operação e a capacidade de fornecimento dos equipamentos que deverão ser instalados nos ônibus.
- III – A responsabilidade pela aquisição, instalação e manutenção dos bens e equipamentos necessários caberá a cada empresa contratada, com estrita obediência a especificações que forem fixadas pela São Paulo Transporte S/A.
- IV – Os custos decorrentes da aquisição, instalação e manutenção dos bens e equipamentos a que se refere o inciso III, serão objeto de depreciação e remuneração específicas, a constar da planilha de remuneração das empresas contratadas.
- V – Além da formulação de um adequado cronograma de instalação, caberá à São Paulo Transporte S/A., juntamente com as empresas por ela contratadas e em colaboração com os sindicatos e demais entidades interessadas, implementar outras medidas que contribuam para amenizar o impacto social da medida objeto desta Portaria.
- VI – Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

Notas sobre a Portaria SMT/GAB n. 117/95

[1] Vide Lei Municipal n. 11.037, de 25 de julho de 1991, à pág. 851.

LEI N. 11.840, DE 28 DE JUNHO DE 1995

FICA INSTITUÍDA A CARTEIRA ESPECIAL PARA OBESOS

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 7 de junho de 1995, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Executivo obrigado a proporcionar aos cidadãos obesos carteira especial para permitir sua entrada, sem passar pela roleta, nos ônibus que servem as linhas municipais.

Parágrafo único. Para efeito desta Lei o cidadão obeso é todo aquele que não consegue passar pela roleta dos ônibus por motivo de sua gordura.

Art. 2º O Poder Executivo tem o prazo de sessenta dias, a partir da data da publicação, para regulamentar a presente Lei.

Art. 3º As despesas com a execução desta Lei, correrão por conta das dotações orçamentárias, suplementadas se necessário.

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

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

**DECRETO N. 35.250,
DE 28 DE JUNHO DE 1995^[1]**

REGULAMENTA A LEI N.11.656, DE 18 DE OUTUBRO DE 1994,^[2] QUE DISPÕE SOBRE A OBRIGATORIEDADE DE DEMARCAÇÃO, PELOS POSTOS DE SERVIÇOS E ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS, DE FAIXA PARA PASSAGEM DE PEDESTRES NAS CALÇADAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Art. 1º A demarcação das calçadas limítrofes dos postos de serviços e abastecimento de combustíveis de que trata a Lei n. 11.656, de 18 de outubro de 1994, deverá ser feita por faixa em toda a extensão do perímetro do lote voltado para a via pública.

Art. 2º A faixa de que trata o artigo anterior deverá obedecer aos seguintes requisitos:

- I – possuir traço contínuo de 20cm (vinte centímetros) de largura, conforme desenho constante do Anexo Único, integrante deste Decreto;
- II – ser de cor amarela, nos padrões já adotados para a sinalização viária, pelo Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV (notação MUNSEL HIGHWAY – 10YR7, 5/14, com tolerância de 10YR6, 5/14 e de 8,5YR7, 5/14);
- III – estar contida na calçada, tendo como uma das bordas o limite do alinhamento do lote, consoante Anexo Único, integrante deste Decreto;
- IV – ser mantida em bom estado de conservação e limpeza, de modo a garantir sua permanência e visualização;
- V – possibilitar sua percepção pelos deficientes visuais, por meio de ranhuras, granulações ou qualquer outra textura diferenciada, mantendo-se o nível do piso.

Art. 3º O material a ser empregado para a demarcação da faixa de que trata este Decreto deverá ser:

- I – antiderrapante;
- II – durável;
- III – resistente, quando em contato com resíduos de derivados de petróleo.

Art. 4º A fiscalização do disposto neste Decreto caberá à Secretaria das Administrações Regionais – SAR.

Parágrafo único. Constatada qualquer irregularidade, será expedida, pela Administração Regional competente, intimação aos responsáveis pelos Postos de Serviços e de Abastecimento de Combustíveis para, no prazo de 5 (cinco) dias, adequarem o local às normas estabelecidas neste Decreto.

Art. 5º O não atendimento da intimação prevista no parágrafo único do artigo 4º deste Decreto acarretará a aplicação de multa diária no valor de 10 (dez) Unidades de Valor Fiscal do Município de São Paulo – UFM, até a cessação da irregularidade.

Art. 6º Este Decreto entrará em vigor 30 (trinta) dias a contar de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

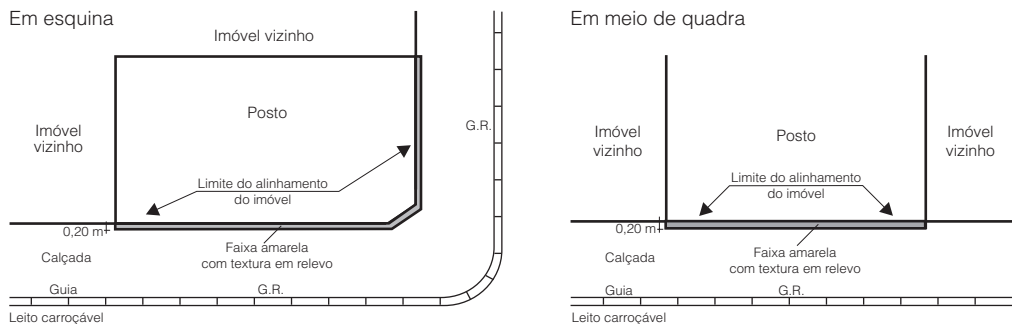
 Notas sobre o Decreto n. 35.250/95

[1] *Vide* Lei Federal n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código Brasileiro de Trânsito, à pág. 176.

[2] *Vide* Lei Municipal n. 11.656, de 18 de outubro de 1994, à pág. 888.

ANEXO ÚNICO INTEGRANTE DO DECRETO N. 35.250, DE 28 DE JUNHO DE 1995

Demarcação das calçadas limitrofes dos postos de serviços e abastecimento de combustíveis:



LEI N. 11.851, DE 10 DE JULHO DE 1995

DISPÕE SOBRE A INSTITUIÇÃO DO FUNDO MUNICIPAL DO SISTEMA DOS CORREDORES SEGREGADOS EXCLUSIVOS PARA O TRÁFEGO DE ÔNIBUS – FUNCOR, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 22 de junho de 1995, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituído, junto à Secretaria Municipal de Transportes, nos termos dos artigos 71 a 74 da Lei Federal n. 4.320, de 17 de março de 1964, um Fundo Especial denominado Fundo Municipal do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o Tráfego de Ônibus – FUNCOR.

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

Art. 2º Constituirão receitas do FUNCOR:

- I – dotações orçamentárias e créditos adicionais que lhe forem destinados;
- II – rendimentos provenientes da aplicação financeira de seus recursos;
- III – excesso da arrecadação tarifária, a que se refere o artigo 6º da Lei n. 11.037, de 25 de julho de 1991;
- IV – o valor integral arrecadado pela imposição de multas às empresas contratadas para a execução dos serviços de operação do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros por descumprimento das normas específicas que regulam o fornecimento do referido Sistema;
- V – outras rendas eventuais.

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

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

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

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

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

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

- I – o Secretário Municipal de Transportes, que exercerá a Presidência;
- II – o Secretário Municipal das Finanças;
- III – o Secretário do Governo Municipal;
- IV – o Secretário Municipal do Planejamento;
- V – o Secretário Municipal de Vias Públicas;
- VI – o Diretor Presidente da São Paulo Transportes S/A.

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

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

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

Art. 7º O exercício das atribuições pertinentes à Secretaria Executiva será de competência da São Paulo Transportes S/A., responsável pela operacionalização do Sistema de Transporte Coletivo do Município de São Paulo, nos termos da Lei n. 11.037, de 25 de julho de 1991,^[1] na qualidade de sucessora da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, cabendo-lhe a execução das diretrizes e determinações originárias do Conselho Deliberativo.

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

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

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

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

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

Nota sobre a Lei n. 11.851/95

[1] Vide Lei Municipal n. 11.037, de 25 de julho de 1991, à pág. 851.

DECRETO N. 35.408, DE 18 DE AGOSTO DE 1995^[1]

CONCEDE PRAZO PARA A DEMARCAÇÃO DE FAIXAS PARA PASSAGEM DE PEDESTRES NAS CALÇADAS DOS POSTOS DE SERVIÇOS E DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS

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

Considerando que a Lei n. 11.656, de 18 de outubro de 1994,^[2] instituiu a obrigatoriedade de demarcação, nas calçadas dos postos de serviços e abastecimento de combustíveis, de faixa para passagem de pedestres;

Considerando que a demarcação das aludidas faixas, consoante exigências contidas no Decreto n. 35.250, de 28 de junho de 1995,^[3] demandará tempo superior ao estabelecido no referido diploma legal;

Considerando, ainda, que, conforme esclarecimentos prestados pelo Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do Estado de São Paulo, poucas empresas do mercado nacional têm condições de executar tais serviços, decreta:

Art. 1º Fica concedido o prazo de 90 (noventa) dias para a demarcação de faixas para passagem de pedestres nas calçadas limítrofes dos postos de serviços e de abastecimento de combustíveis, nos termos do disposto no Decreto n. 35.250, de 28 de junho de 1995.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

Notas sobre o Decreto n. 35.408/95

[1] *Vide* Lei Federal n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código Brasileiro de Trânsito, à pág. 176.

[2] *Vide* Lei Municipal n. 11.656, de 18 de outubro de 1994, à pág. 888.

[3] *Vide* Decreto Municipal n. 35.250, de 28 de junho de 1995, à pág. 898.

PORTARIA SMT/GAB N. 228, DE 15 DE SETEMBRO DE 1995^[1]

REVOGA AS DISPOSIÇÕES CONTIDAS NA PORTARIA SMT/GAB N. 17/94

O Secretário Municipal de Transportes, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e Considerando que compete à Secretaria Municipal de Transportes, regulamentar o uso das vias sob jurisdição municipal;

Considerando, também, o interesse manifesto da comunidade em colaborar com o poder público, arcando com a implantação de obras de melhoria do sistema viário e a sinalização de trânsito;

Considerando, ainda, que a implantação de tais medidas contribui para a melhoria do desempenho do sistema viário, em benefício da comunidade;

Considerando, finalmente, que o disposto nesta Portaria reforça o conceito de cidadania da população, promovendo a integração do Governo com a iniciativa privada, resolve:

Art. 1º Ficam autorizadas as pessoas jurídicas de direito público e privado e as pessoas físicas a implantar, arcando com as respectivas despesas, nas vias sob jurisdição municipal, obras de melhoria do sistema viário e/ou sinalização de trânsito, obedecidas as disposições desta Portaria.

Art. 2º As solicitações deverão ser previamente submetidas ao exame do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV e, quando se tratar de ponto de táxi, lotação e carga a frete, ao Departamento de Transportes Públicos – DTP, para apreciação quanto aos aspectos técnicos e legais.

§ 1º As solicitações somente serão atendidas, se:

- a. forem constatados problemas de fluidez, acessibilidade e segurança viária, que possam ser solucionados ou minimizados através das medidas propostas;
- b. existirem condições físicas, funcionais e operacionais de trânsito, favoráveis à implantação das medidas pretendidas;
- c. tratar-se de ponto de táxi, lotação ou carga a frete regularmente estabelecido.

§ 2º O projeto que se enquadrar nos itens *a* e *b* deste artigo, poderá ser elaborado pelo DSV ou fornecido pelo interessado, respeitadas as especificações e normas próprias para cada situação.

§ 3º O projeto que se enquadrar no item *c* deste artigo deverá ser elaborado pelo DTP e fornecido ao interessado para a implantação, com o acompanhamento desse Departamento.

Art. 3º A solicitação aprovada será comunicada formalmente ao solicitante, que adotará as providências necessárias à implantação do projeto, na forma do artigo 1º desta Portaria.

Art. 4º Os dispositivos de sinalização de trânsito implantados nos termos desta Portaria passarão a integrar o patrimônio municipal, podendo o DSV deles dispor, a qualquer momento, no interesse público, a critério exclusivo daquele Departamento.

Art. 5º As disposições constantes desta Portaria aplicam-se à implantação de projetos de obras de melhoria do sistema viário e/ou sinalização de trânsito, através de:

- I – definição de área de estacionamento regulamentado:
 - a. emergencial de curta duração (farmácia);
 - b. de curta duração para automóveis (escola, hospital);
 - c. regulamentado para uma espécie ou categoria de veículo (táxi, lotação, carga a frete, ônibus de turismo, ônibus escolar, ambulância);
 - d. regulamentado para um tipo de condutor (deficiente físico).
- II – definição de área de estacionamento proibido:
 - a. com parada permitida para carga e descarga junto a estabelecimentos de prestação de serviços públicos (agências do correio, bancos);
 - b. com parada permitida para embarque e desembarque (hotéis, restaurantes, escolas);
 - c. com parada de emergência para embarque e desembarque (pronto-socorro, hospital, posto de saúde).
- III – utilização de equipamentos ou dispositivos de controle de trânsito para:
 - a. ordenação dos movimentos veiculares (semáforos, placas, prismas, tachas);
 - b. indução à redução da velocidade dos veículos (lombadas, mini-rotatórias, pintura de solo);
 - c. ordenação e proteção aos pedestres (construção de ilhas, colocação de gradis, placas, pinturas de solo, semáforos de pedestres, passarelas);
 - d. reconfiguração horizontal, vertical, longitudinal e transversal da via (correção de curvas horizontais, de sobrelevação).

Parágrafo único. As tipificações não previstas neste artigo serão analisadas pelo DSV.

Art. 6º À parada de veículos junto a restaurantes situados em locais com estacionamento regulamentado, do tipo Zona Azul, destinada a embarque e desembarque de passageiros, aplicam-se as disposições contidas no Decreto Municipal n. 27.326/88, com as alterações introduzidas pelo Decreto Municipal 28.066/89.

Art. 7º Os casos omissos e a regulamentação desta Portaria serão tratados pelo Diretor do DSV ou DTP, segundo a competência.

Art. 8º Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Portaria SMT/GAB n. 17/94.

Nota sobre a Portaria SMT/GAB n. 228/95

[1] Revoga a Portaria SMT/GAB n. 17, de 12 de janeiro de 1994.

DECRETO N. 35.512, DE 20 DE SETEMBRO DE 1995

REGULAMENTA A LEI N. 11.840, DE 28 DE JUNHO DE 1995,^[1] E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Art. 1º Fica assegurado aos cidadãos obesos o direito de acesso sem passar pela roleta nos ônibus do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de São Paulo, mediante pagamento da tarifa correspondente e apresentação da Carteira Especial de Obesos prevista na Lei n. 11.840, de 28 de junho de 1995.

Parágrafo único. Para os fins deste Decreto, considera-se obesa a pessoa que, em razão de seu peso, não consegue passar pela roleta instalada nos ônibus.

Art. 2º A Carteira Especial de Obesos de que trata o artigo anterior será emitida pela São Paulo Transporte S/A. após prévio cadastramento dos beneficiados, e expedida em caráter pessoal e intransferível.

Parágrafo único. O uso indevido da carteira especial referida no *caput* deste artigo acarretará o seu imediato cancelamento, sem prejuízo da adoção contra o infrator das medidas penais e civis previstas em lei.

Art. 3º A Secretaria Municipal de Transportes – SMT estabelecerá normas complementares visando a adequação e a exequibilidade do benefício de que cuida o presente Decreto.

Art. 4º As despesas com a execução deste Decreto correrão por conta de dotações orçamentárias próprias.

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

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

[1] Vide Lei Municipal n. 11.840, de 28 de junho de 1995, à pág. 897.

LEI N. 11.887, DE 21 DE SETEMBRO DE 1995

PROÍBE O EMPREGO DE VEÍCULOS DE TRAÇÃO ANIMAL, A CONDUÇÃO DE ANIMAIS COM CARGA E O TRÂNSITO MONTADO NAS ÁREAS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E NAS SITUAÇÕES QUE DETERMINA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 24 de agosto de 1995, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica proibido o emprego de veículos de tração animal, a condução de animais com carga e o trânsito montado nos seguintes locais e situações existentes do Município de São Paulo:

- I – em todas as suas vias públicas asfaltadas ou calçadas;
- II – em toda área compreendida dentro de um raio de 8 (oito) quilômetros medido a partir do “marco zero” existente na Praça da Sé;
- III – em toda área definida por lei como área urbana do Município; e
- IV – em todo tipo de evento que envolva risco de ocorrer maus-tratos e crueldades para com os animais.

§ 1º Para os fins desta Lei consideram-se todos tipos de animal, principalmente os das espécies eqüina, muar, asinina e bovina.

§ 2º Ficam excluídos da proibição contida no *caput* deste artigo o emprego de animais pelo Exército Brasileiro e pela Polícia Militar do Estado de São Paulo, em qualquer situação, e o uso de animais em exposições e em atividades desportivas, cívicas, religiosas ou de lazer e diversão pública, organizadas por associações próprias devidamente legalizadas.

Art. 2º Nas áreas e situações existentes no Município de São Paulo em que for permitido o emprego de veículos de tração animal o seu uso será condicionado a alvará municipal, cuja concessão dependerá do interessado se comprometer, sob as penas que esta Lei estabelece, a cumprir as seguintes obrigações:

- I – registrar o veículo e o animal no órgão municipal competente;
- II – limitar o emprego do animal ao horário que vai das 6 (seis) às 18 (dezoito) horas, proibido todo trabalho noturno e aos domingos;
- III – manter local próprio ou cedido a título gratuito ou oneroso para pastagem do animal, distante no mínimo 200 (duzentos) metros de qualquer via pública asfaltada ou calçada;
- IV – manter o animal no local de pastagem devidamente cercado ou amarrado, sem estorvo para o animal ou perigo para a circulação de pessoas e veículos;
- V – não deixar o animal pastar em áreas públicas ou terrenos particulares cujo dono não tenha expressamente permitido a pastagem;
- VI – manter o animal devidamente ferrado, limpo, alimentado, com sua sede saciada e com boa saúde, conforme atestado de veterinário concedido em período inferior a 4 (quatro) meses;
- VII – manter o animal devidamente marcado, de modo indelével e através de método indolor, com seu número de registro;
- VIII – não abandonar o animal, quando não houver mais interesse em sua manutenção, devendo então este ser encaminhado ao Serviço Municipal competente.

Art. 3º Os veículos de tração animal deverão possuir obrigatoriamente:

- I – rodas com pneumáticos e molas;
- II – sistema de freios com alavanca e lonas;
- III – pintura em cor clara e traseira com luminoso ou pintura fosforescente;
- IV – arreios ajustados à anatomia do animal; e
- V – local reservado ao transporte de água e comida para o animal.

Art. 4º Fica proibido o uso de chicotes, agulhão ou qualquer tipo de instrumento que possa causar sofrimento ou dor ao animal.

Art. 5º A infração de qualquer um dos dispositivos desta Lei implicará em multa de 3 (três) UFM's dobradas na reincidência.

Parágrafo único. A terceira reincidência implicará na triplicação da multa, na apreensão do animal e na proibição, por 5 (cinco) anos, de concessão ao infrator de novo alvará para uso de veículo com tração animal.

Art. 6º Os animais apreendidos em virtude do disposto nesta Lei poderão sofrer qualquer das destinações previstas no artigo 12 da Lei Municipal n. 10.309, de 22 de abril de 1987, a critério do órgão responsável.

§ 1º Quando o órgão responsável decidir pelo leilão do animal, só poderá fazê-lo em região do Município com características rurais, devendo o comprador comprometer-se a manter o animal nas condições estabelecidas nesta Lei.

§ 2º Fica proibida a venda em leilão a quem já tenha sido multado por infração ao disposto nesta Lei.

Art. 7º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados de sua publicação.

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

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

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

LEI N. 11.894, DE 17 DE OUTUBRO DE 1995^[1]

DISPÕE SOBRE A SINALIZAÇÃO DAS ONDULAÇÕES TRANSVERSAIS ÀS VIAS PÚBLICAS (LOMBADAS)

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

Faz saber que, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 da Resolução n. 2/91, a Câmara Municipal de São Paulo decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º O Executivo providenciará as medidas necessárias no sentido de que todas as ondulações transversais às vias públicas, obstáculos mais conhecidos como “lombadas”, sejam devidamente sinalizadas através de delineadores retro-reflexivos, de modo a indicar adequadamente a existência daqueles obstáculos aos motoristas.

Parágrafo único. A obrigatoriedade do uso dos dispositivos, a que se refere o *caput*, junto às lombadas deverá seguir critérios e especificações estabelecidas pelo órgão de trânsito.

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

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

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

Nota sobre a Lei n. 11.894/95

[1] *Vide* Lei Federal n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código Brasileiro de Trânsito, à pág. 176.

PORTARIA SMT/GAB N. 332, DE 30 DE DEZEMBRO DE 1995

DETERMINA A OBRIGATORIEDADE DA ACEITAÇÃO DOS BILHETES (PASSES, VALES-TRANSPORTE E ASSEMELHADOS) EMITIDOS PELA SPTRANS, PELOS PRESTADORES DE SERVIÇOS DE LOTAÇÃO

O Secretário Municipal de Transportes, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e Considerando que o Decreto n. 28.570, de 28 de fevereiro de 1990, autorizou, no âmbito do Município de São Paulo, o serviço de transporte de passageiros, através de lotação, a ser prestado por “peruas” ou outros veículos sem taxímetro, a serem especificados pela Secretaria Municipal de Transportes;

Considerando que cabe à Secretaria Municipal de Transportes, o credenciamento necessário à prestação dos serviços de que trata o Decreto n. 28.570, bem como a edição de normas e diretrizes indispensáveis à sua execução, estabelecendo as características dos veículos, capacidade de transporte, tarifa a ser cobrada do usuário e demais providências correlatas;

Considerando que o uso de bilhetes de transporte (passes, vales-transporte e assemelhados) está largamente difundido no sistema de transporte coletivo como forma de pagamento das passagens;

Considerando que a Lei n. 11.508, de 13 de abril de 1994, autorizou aos permissionários do serviço previsto no Decreto n. 28.570, efetuarem a troca de vales-transporte junto aos postos da antiga CMTC, atual São Paulo Transporte S/A.; e finalmente

Considerando que é dever da Administração criar condições que atendam aos interesses dos usuários, resolve:

Art. 1º Os prestadores de serviço de transporte de passageiros, através de lotação, prestado por “peruas” ou outros veículos sem taxímetro, autorizado pelo Decreto n. 28.570, de 28 de fevereiro de 1990, ficam obrigados a aceitar os bilhetes de passagem (passes, vales-transporte e assemelhados), emitidos pela São Paulo Transporte S/A., pelo seu valor nominal, como contraprestação do serviço prestado.

Art. 2º Os bilhetes de passagem recebidos deverão ser apresentados à São Paulo Transporte S/A. para remição, sendo vedado dar-lhe qualquer outra destinação.

Art. 3º A remição será efetuada em locais e horários a serem fixados pela São Paulo Transporte S/A., a qual expedirá as normas e procedimentos concernentes à operacionalização dessa atividade.

Art. 4º Para viabilizar a remição dos bilhetes de passagem, e manter outros entendimentos com a Administração, os prestadores do serviço deverão organizar-se em forma de cooperativa ou associações.

Art. 5º As cooperativas e associações oficialmente constituídas, deverão comparecer à São Paulo Transporte S/A. para esclarecimentos sobre os procedimentos a serem adotados e assinatura do respectivo convênio para remição de bilhetes de passagem.

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

LEI N. 11.992, DE 16 DE JANEIRO DE 1996

DISPENSA A PARADA DOS ÔNIBUS URBANOS NOS PONTOS NORMAIS DE PARADA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS PARA DESEMBARQUE DE PORTADORES DE DEFICIÊNCIA FÍSICA

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 19 de dezembro de 1995, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Os ônibus coletivos urbanos do Município de São Paulo não precisarão, para desembarque de passageiros portadores de deficiência física, obedecer às paradas obrigatórias dos pontos, preestabelecidas.

Art. 2º Os ônibus poderão parar, para desembarque de passageiros nos locais indicados por estes, desde que respeitado o itinerário original da linha.

Art. 3º As despesas decorrentes com a execução desta Lei correrão por dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

PORTARIA SMT/GAB n. 22, DE 20 DE JANEIRO DE 1996

ATRIBUI À SPTRANS COMPETÊNCIA PARA FISCALIZAÇÃO E VISTORIA DE VEÍCULOS PROVIDOS DE TAXÍMETRO, DE LOTAÇÃO, PERUA ESCOLAR E TRANSPORTE DE CARGA A FRETE

O Secretário Municipal de Transportes, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e Considerando que é competência originária deste Município organizar, prover, controlar, fiscalizar e prestar os serviços de transporte, quer coletivo ou individual, em suas várias modalidades, aí compreendidos o transporte de passageiros através de ônibus, táxis, lotação, de escolares, fretamento e mesmo o serviço de transporte de cargas dentro de seu território;

Considerando que a Lei n. 11.037, de 25 de julho de 1991^[1] ao dispor sobre o Sistema Municipal de Transportes atribuiu a esta Secretaria competência exclusiva para o gerenciamento desse Sistema, faculta a delegação ou contratação para execução das atividades pertinentes;

Considerando, ainda, a contratação da São Paulo Transportes S/A. para prestação de serviços de gerenciamento, administração e engenharia de transportes, dentro do Sistema de Transportes Urbanos do Município de São Paulo; e

Considerando, por fim, que a São Paulo Transportes S/A. conta com toda estrutura e pessoal adequados para a fiscalização e vistoria de transporte individual e coletivo de passageiros, resolve:

Art. 1º Atribuir à São Paulo Transporte S/A. competência para fiscalização e vistoria de veículos providos de taxímetro, de lotação prestado por “peruas” ou outros similares sem taxímetro; perua escolar e transporte de carga a frete, de acordo com as ordens de serviço emanadas pelo Departamento de Transportes Públicos.

Art. 2º A São Paulo Transporte S/A. disponibilizará instalações e equipamentos necessários de modo a implementar as atividades de gestão, definidas no artigo 1º.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário, em especial a Portaria SMT/GAB n. 10/96.

Nota sobre a Portaria SMT/GAB n. 22/96

[1] Vide Lei Municipal n. 11.037, de 25 de julho de 1991, à pág. 851.

DECRETO N. 35.860, DE 6 DE FEVEREIRO DE 1996

REGULAMENTA A LEI N. 11.005, DE 18 DE JUNHO DE 1991, E DA OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Art. 1º Os parques públicos municipais com grande frequência de ciclistas, que tenham área disponível e mediante prévio estudo, serão dotados de estacionamentos para bicicletas e triciclos, obedecidas as disposições deste Decreto.

Parágrafo único. Nos parques tombados, protegidos por legislação municipal de preservação, ou enquadrados como Zona de Uso Z8-200, a instalação dos equipamentos de que trata o *caput* deste artigo deverá ser submetida à prévia aprovação do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – CONPRESP ou da Secretaria Municipal do Planejamento – SEMPLA.

Art. 2º Nos parques onde se admita a circulação de bicicletas e triciclos, os estacionamentos serão implantados em locais de fácil visão, nas imediações de equipamentos e serviços, tais como:

- I – sanitários;
- II – restaurantes;
- III – lanchonetes;
- IV – sorveterias;
- V – portões de acesso;
- VI – prédio da administração do parque;
- VII – quadra de jogos;
- VIII – *playgrounds* ou áreas infantis.

Art. 3º Nos parques onde não se admita a circulação de bicicletas e triciclos, os estacionamentos serão internos, devendo sua localização ser fixada pelo Departamento de Parques e Áreas Verdes – DEPAVE, obedecidas as diretrizes gerais fixadas pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente – SVMA.

Art. 4º Os estacionamentos de que trata o artigo 1º deste Decreto poderão ser abertos ou fechados, mantida a proporção de no mínimo 50% (cinquenta por cento) de vagas para estacionamento aberto.

Art. 5º Os estacionamentos abertos deverão ser gratuitos, descobertos, e equipados com dispositivos de suporte destinados à fixação de bicicletas e triciclos.

Parágrafo único. O usuário do estacionamento deverá utilizar cadeados, correntes ou outros dispositivos de segurança, sendo de sua inteira responsabilidade os eventuais prejuízos decorrentes de furtos ou danos, que possam vir a ocorrer, durante o período de permanência.

Art. 6º Os estacionamentos fechados deverão ser cobertos, cercados ou tipo cofre, e vigiados permanentemente, em parceria com a iniciativa privada, podendo seu uso ficar sujeito à cobrança de preço.

§ 1º Os projetos de estacionamentos cobertos de que trata o *caput* deste artigo deverão atender ao Código de Obras e Edificações, à legislação de uso e ocupação do solo, e ao do Plano-Diretor e demais normas legais disciplinadoras do Sistema de Áreas Verdes do Município de São Paulo.

§ 2º Os projetos para implantação de estacionamentos fechados deverão, sem qualquer ônus financeiro para a Prefeitura, ser apresentados e, após aprovados, poderão ser explorados pela iniciativa privada, mediante processo licitatório para outorga de permissão de uso de áreas situadas nos parques municipais.

§ 3º Por ocasião do processo licitatório, deverá ser amplamente divulgado que os projetos de estacionamentos a serem instalados em troca de espaço para exploração de publicidade deverão ser previamente submetidos, pelo interessado, à aprovação da Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU, da Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano – SEHAB.

§ 4º A permissão de uso a que se referem os parágrafos anteriores será a título precário e oneroso, cabendo à permissionária o pagamento do preço estabelecido no procedimento licitatório, a ser recolhido mensalmente aos cofres públicos e corrigido nos termos da legislação em vigor, ou a doação de bens, serviços e equipamentos à permitente.

§ 5º O número e localização dos estacionamentos serão indicados pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente – SVMA, que realizará o certame, fixando as responsabilidades da permissionária, e fiscalizará o cumprimento das condições estabelecidas.

§ 6º A permissionária poderá, alternativamente:

- a. explorar publicidade em espaço definido nos próprios equipamentos, após aprovação do projeto e de sua inserção na paisagem de cada parque pela Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU, da Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano – SEHAB, que proporá, nos termos da legislação vigente, a expedição do decreto autorizatório;
- b. efetuar cobrança de preço pelos serviços de estacionamento aos usuários nos parques municipais, nele incluindo seguro contra furto.

§ 7º Os anúncios a serem instalados nos estacionamentos fechados deverão obedecer aos critérios fixados pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente – SVMA, e atender às restrições a serem estabelecidas em decreto específico, proposto, caso a caso, pela Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU, no tocante ao seu dimensionamento, localização no equipamento e inserção no parque municipal, de forma a garantir a segurança e a estética da paisagem urbana.

§ 8º Do Termo de Permissão de Uso, a ser formalizado pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente – SVMA, além das cláusulas usuais e de outras que resguardem o interesse público, deverá constar que a permissionária fica obrigada a:

- a. responder por tributos devidos em razão da atividade exercida – estacionamento de veículos, publicidade, ou ambas conforme a hipótese;
- b. responder por despesas relativas à autorização do anúncio junto à Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano – SEHAB e, em sendo o caso, por taxas de licenciamento e de fiscalização, após a expedição do decreto específico;
- c. não utilizar a área para finalidade diversa daquela prevista no Termo de Permissão de Uso;
- d. não permitir que terceiros se apossam da área, bem como dar conhecimento imediato à permitente de qualquer turbação de posse;
- e. responder, inclusive perante terceiros, por eventuais danos resultantes de obras, serviços, trabalhos e atividades que realizar na área;
- f. zelar pela limpeza e conservação da área, e suas benfeitorias, devendo providenciar, às suas expensas, quaisquer obras de manutenção que se fizerem necessárias.

§ 9º Na hipótese de instalação de estacionamento com exploração de publicidade, deverão constar do Termo de Permissão de Uso, além das condições previstas no parágrafo anterior, as impostas à permissionária na autorização expedida pela Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano – SEHAB.

§ 10. A instalação, conservação e remoção dos estacionamentos correrão por conta direta e exclusiva da permissionária, não respondendo a Prefeitura por quaisquer danos causados a terceiros, ou por estes aos estacionamentos.

§ 11. A permissão de uso de que trata este Decreto poderá ser revogada a qualquer tempo, sem direito à indenização, após notificação prévia de 30 (trinta) dias à permissionária, findos os quais o equipamento deverá ser imediatamente removido pelos responsáveis, sob pena das medidas judiciais cabíveis.

Art. 7º Caberá ao Departamento de Parques e Áreas Verdes – DEPAVE, obedecidas as diretrizes gerais fixadas pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente – SVMA, disciplinar e controlar a circulação de bicicletas e triciclos no interior dos parques, podendo propor restrições por razões de segurança e preservação, baseadas em dados estatísticos de registros de ocorrência.

Art. 8º Na programação de eventos artísticos, culturais, esportivos ou recreativos no interior dos parques, deverá ser prevista a vigilância dos estacionamentos abertos situados até 100 (cem) metros do evento, por meio de zeladoria a cargo dos promotores.

Parágrafo único. Por ocasião dos eventos referidos no *caput* deste artigo, será incentivada a instalação de estacionamentos para uso pelas equipes funcionais, de fiscalização, e de vigilância dos parques, de bicicletas e triciclos de carga.

Art. 9º Os estacionamentos serão sinalizados mediante placas indicativas padronizadas, situadas internamente ou nos acessos aos parques, delas não podendo constar nomes, símbolos, sons, logotipos e imagens que caracterizem, por qualquer forma, a publicidade da permissionária ou de seus anunciantes.

§ 1º Nos acessos aos parques, as placas indicativas – placas de serviços auxiliares – serão padronizadas e implantadas pelo Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, da Secretaria Municipal de Transportes – SMT.

§ 2º Nos estacionamentos de que trata o artigo 6º deste Decreto a permissionária arcará com o custo da implantação da sinalização referida no parágrafo anterior, em conformidade com projeto elaborado e fornecido pelo Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV da Secretaria Municipal de Transportes – SMT.

Art. 10. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

DECRETO N. 35.861, DE 7 DE FEVEREIRO DE 1996

DELIMITA E CARACTERIZA ÁREAS PARA OUTORGA DE CONCESSÃO ADMINISTRATIVA DE SERVIÇO DE ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS NO SISTEMA DE GARAGENS SUBTERRÂNEAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Considerando a implantação do programa de estacionamentos nos termos das Leis n. 10.256, de 11 de fevereiro de 1987 e n. 10.570, de 6 de julho de 1988;

Considerando o disposto no artigo 1º, § 3º, e artigo 5º das referidas leis;

Considerando, ainda, a necessidade de adequar aqueles diplomas legais aos novos paradigmas da gestão pública, que prima pela minimização da interferência do poder público na atividade econômica, decreta:

Art. 1º Fica delimitada a área da Praça Guilherme Kawall, configurada na planta anexa n. PES/SMT – 018 da Secretaria Municipal de Transportes, rubricada pelo Prefeito como parte integrante deste Decreto e assim descrita: delimitada pelo perímetro A-1/A-2/A-3/A-4/A-1, de formato irregular, com área aproximada de 10.396,00m² (dez mil, trezentos e noventa e seis metros quadrados), confrontando, para quem do centro da praça olha para a Rua Cel. Irlandino Sandoval: pela frente, linha reta A-1/A-2, cruzando o subsolo do leito da Rua Manduri, o subsolo do passeio oposto à Praça Guilherme Kawall e cruzando o subsolo do leito da Rua Cel. Irlandino Sandoval, medindo cerca de 94,50 metros; pela direita, linha reta A-2/A-3 no subsolo do passeio oposto à Praça Guilherme Kawall, medindo cerca de 109,60 metros; pelos fundos, linha reta A-3/A-4, cruzando o subsolo do leito da Rua Dona Helena de Salles Gusmão, o subsolo do passeio oposto da Praça Guilherme Kawall e cruzando o subsolo do leito da Rua Manduri, medindo cerca de 94,50 metros; pela esquerda, linha reta A-4/A-1, cruzando o subsolo do leito da Rua Ibiapinópolis e o subsolo do passeio oposto à Praça Guilherme Kawall, medindo cerca de 111,48 metros.

Art. 2º As tarifas relativas à operação dos estacionamentos serão equivalentes às praticadas no mercado, considerada a região de implantação do empreendimento.

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

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

DECRETO N. 35.862, DE 7 DE FEVEREIRO DE 1996

DELIMITA E CARACTERIZA ÁREAS PARA OUTORGA DE CONCESSÃO ADMINISTRATIVA DE SERVIÇO DE ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS NO SISTEMA DE GARAGENS SUBTERRÂNEAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Considerando a implantação do programa de estacionamentos nos termos das Leis n. 10.256, de 11 de fevereiro de 1987 e n. 10.570, de 6 de julho de 1988;

Considerando o disposto no artigo 1º, § 3º e artigo 5º das referidas leis;

Considerando, ainda, a necessidade de adequar aqueles diplomas legais aos novos paradigmas da gestão pública, que prima pela minimização da interferência do poder público na atividade econômica, decreta:

Art. 1º Fica delimitada a área da Rua Estados Unidos, configurada na planta anexa n. PES/SMT – 020 da Secretaria Municipal de Transportes, rubricada pelo Prefeito como parte integrante deste Decreto e assim descrita: delimitada pelo perímetro A-1/A-2/A-3/A-4/A-5/A-6/A-7/A-8/A-9/A-10/A-11/A-12/A-13/A-14/A-15/A-16/A-17/A-18/A-19/A-1, de formato irregular, com cerca de 8.666,95m² (oito mil, seiscentos e sessenta e seis metros e noventa e cinco décimos quadrados), confrontando, para quem da Rua Estados Unidos olha para a Praça Nicolau Scarpa: pela frente, linha reta A-1/A-2, cruzando o subsolo do leito da Rua Estados Unidos, o subsolo da Praça Nicolau Scarpa e o subsolo do passeio da Rua Canadá, medindo cerca de 53,33m; pela direita, linha quebrada A-2/A-3/A-4/A-5/A-6, medindo cerca de 511,88m, assim parcelada: trecho A-2/A-3, cruzando o subsolo do leito da Rua Canadá, medindo cerca de 19,17m; trecho A-3/A-4, subsolo do passeio da Praça Nicolau Scarpa, medindo cerca de 28,81m; trecho A-4/A-5, subsolo do passeio da Praça Nicolau Scarpa, medindo cerca de 25,66m; trecho A-5/A-6, subsolo do passeio da Rua Estados Unidos entre a Praça Nicolau Scarpa e a Rua Colômbia, cruzando o subsolo do leito da Alameda Ministro Rocha Azevedo, medindo cerca de 438,24m; pelo fundo, linha reta A-6/A-7, cruzando o subsolo do leito da Rua Estados Unidos, medindo cerca de 15,00m; pela esquerda, linha quebrada A-7/A-8/A-9/A-10/A-11/A-12/A-13/A-14/A-15/A-16/A-17/A-18/A-19/A-1, medindo cerca de 744,33m, assim parcelada: trecho A-7/A-8, pelo subsolo do passeio da Rua Estados Unidos, medindo cerca de 97,16m; trecho A-8/A-9 no subsolo do passeio da Rua Padre João Manuel, medindo cerca de 40,10m; trecho A-9/A-10, cruzando o subsolo do leito da Rua Padre João Manuel, medindo cerca de 13,10m; trecho A-10/A-11 no subsolo do passeio da Rua Padre João Manuel (lado oposto), medindo cerca de 40,07m, trecho A-11/A-12 pelo subsolo do passeio da Rua Estados Unidos, medindo cerca de 58,78m; trecho A-12/A-13 no subsolo do passeio da Rua Cristovão Diniz, medindo cerca de 40,00m; trecho A-13/A-14 cruzando o subsolo do leito da Rua Cristovão Diniz, medindo cerca de 10,20m; trecho A-14/A-15 no subsolo do Passeio da Rua Cristovão Diniz (lado oposto), medindo cerca de 40,20m; trecho A-15/A-16 pelo subsolo do passeio da Rua Estados Unidos entre a Rua Cristovão Diniz e a Rua Peixoto Gomide, cruzando o subsolo do leito da Alameda Ministro Rocha Azevedo, medindo cerca de 169,28m; trecho A-16/A-17 no subsolo do passeio da Rua Peixoto Gomide, medindo cerca de 40,27m; trecho A-17/A-18, cruzando o subsolo do leito da Rua Peixoto Gomide, medindo cerca de 12,00m, trecho A-18/A-19 no subsolo do passeio da Rua Peixoto Gomide (lado oposto), medindo cerca de 40,00m e trecho A-19/A-1 no subsolo do passeio da Rua Estados Unidos e o subsolo da Praça Nicolau Scarpa, medindo cerca de 143,17m.

Art. 2º As tarifas relativas à operação dos estacionamentos serão equivalentes às praticadas no mercado, considerada a região de implantação do empreendimento.

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

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

**DECRETO N. 35.863,
DE 7 DE FEVEREIRO DE 1996**

DELIMITA E CARACTERIZA ÁREAS PARA OUTORGA DE CONCESSÃO ADMINISTRATIVA DE SERVIÇO DE ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS NO SISTEMA DE GARAGENS SUBTERRÂNEAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Considerando a implantação do programa de estacionamentos nos termos das Leis n. 10.256, de 11 de fevereiro de 1987 e n. 10.570, de 6 de julho de 1988;

Considerando o disposto no artigo 1º, § 3º e artigo 5º das referidas leis;

Considerando, ainda, a necessidade de adequar aqueles diplomas legais aos novos paradigmas da gestão pública, que prima pela minimização da interferência do poder público na atividade econômica, decreta:

Art. 1º Fica delimitada a área da Praça Ramos de Azevedo, configurada na planta anexa n. PES/SMT – 004 – revisão 1 da Secretaria Municipal de Transportes, rubricada pelo Prefeito como parte integrante deste Decreto e assim descrita: delimitada pelo perímetro externo A-1/A-2/A-3/A-4/A-5/A-6/A-7/A-8/A-1, pelo perímetro interno B-1/B-2/B-3/B-4/B-1, de formato irregular, com cerca de 18.779,20m² (dezoito mil, setecentos e setenta e nove metros e vinte decímetros quadrados), confrontando, para quem do Teatro Municipal olha para a Rua Coronel Xavier de Toledo: pela frente, linha reta A-1/A-2, no subsolo do leito da Rua Coronel Xavier de Toledo e Rua Conselheiro Crispiniano, e no subsolo do passeio oposto do Teatro Municipal, medindo cerca de 94,60m, e linha reta B-1/B-2, no subsolo do passeio adjacente do Teatro Municipal, medindo cerca de 60,16m; pela direita, linha reta A-2/A-3, no subsolo do calçadão da Rua Conselheiro Crispiniano, medindo cerca de 160,00m, e linha reta B-2/B-3, no subsolo do passeio adjacente do Teatro Municipal, medindo cerca de 94,60m; pelos fundos, linha quebrada A-3/A-4/A-5/A-6, cruzando o subsolo do leito da Rua Conselheiro Crispiniano, no subsolo do passeio oposto da Rua Conselheiro Crispiniano, e no subsolo do passeio oposto do Teatro Municipal e da Praça Ramos de Azevedo, medindo cerca de 208,96m, assim parcelada: trecho A-3/A-4, cruzando o subsolo da Rua Conselheiro Crispiniano, medindo cerca de 17,60m; trecho A-4/A-5, no subsolo do passeio oposto da Rua Conselheiro Crispiniano, medindo cerca de 24,21m; trecho A-5/A-6, no subsolo do passeio oposto do Teatro Municipal e da Praça Ramos de Azevedo e subsolo do passeio oposto da Rua Formosa, medindo cerca de 167,15m, e linha reta B-3/B-4, no subsolo do passeio adjacente do Teatro Municipal, medindo cerca de 60,00m; pela esquerda, linha quebrada A-6/A-7/A-8/A-1, no subsolo do leito da Rua Formosa, na linha de projeção do Viaduto do Chá adjacente à Praça Ramos de Azevedo e subsolo do passeio oposto da Praça Ramos de Azevedo, cruzando o subsolo do leito do acesso ao Viaduto do Chá pela Rua Coronel Xavier de Toledo, medindo cerca de 238,79m, assim parcelada: trecho A-6/A-7, subsolo do leito da Rua Formosa, medindo cerca de 129,79m; trecho A-7/A-8, linha de projeção do Viaduto do Chá adjacente à Praça Ramos de Azevedo, medindo cerca de 85,00m; trecho A-8/A-1, cruzando o subsolo do leito de acesso ao Viaduto do Chá pela Rua Coronel Xavier de Toledo, medindo cerca de 24,00m e o trecho de B-4/B-1 no subsolo do passeio do Teatro Municipal, medindo cerca de 99,85m.

Art. 2º As tarifas relativas à operação dos estacionamentos serão equivalentes às praticadas no mercado, considerada a região de implantação do empreendimento.

Art. 3º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial, o Decreto n. 34.730, de 6 de dezembro de 1994.

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

**DECRETO N. 35.864,
DE 7 DE FEVEREIRO DE 1996**

DELIMITA E CARACTERIZA ÁREAS PARA OUTORGA DE CONCESSÃO ADMINISTRATIVA DE SERVIÇO DE ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS NO SISTEMA DE GARAGENS SUBTERRÂNEAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Considerando a implantação do programa de estacionamentos nos termos das Leis n. 10.256, de 11 de fevereiro de 1987 e n. 10.570, de 6 de julho de 1988;

Considerando o disposto no artigo 1º, § 3º e artigo 5º das referidas leis;

Considerando, ainda, a necessidade de adequar aqueles diplomas legais aos novos paradigmas da gestão pública, que prima pela minimização da interferência do poder público na atividade econômica, decreta:

Art. 1º Fica delimitada a área da Praça Buenos Aires, configurada na planta anexa n. PES/SMT – 003 – revisão 1, da Secretaria Municipal de Transportes, rubricada pelo Prefeito como parte integrante deste Decreto e assim descrita: delimitada pelo perímetro A-1/A-2/A-3/A-4/A-5/A-6/A-7/A-8/A-9/A-10/A-11/A-12/A-13/A-1, de formato irregular, com cerca de 35.300,98m² (trinta e cinco mil, trezentos metros e noventa e oito decímetros quadrados), excluindo-se a área arborizada no interior da praça, confrontando, para quem de dentro da área olha para a Avenida Angélica: pela frente, linha reta A-1/A-2, no subsolo do leito da Avenida Angélica, medindo cerca de 148,76 metros; pela direita, linha quebrada A-2/A-3/A-4/A-5/A-6/A-7, medindo cerca de 380,47 metros, no subsolo do passeio oposto da Rua Alagoas, no subsolo do passeio adjacente e oposto da Rua Bahia no subsolo da Rua Bahia, assim parcelada: trecho A-2/A-3 no subsolo do passeio da Rua Alagoas, medindo cerca de 202,84 metros; trecho A-3/A-4, no subsolo do passeio adjacente da Rua Bahia, medindo cerca de 52,13 metros; trecho A-4/A-5 cruzando o subsolo da Rua Bahia, medindo cerca de 13,82 metros; trecho A-5/A-6 no subsolo do passeio oposto da Rua Bahia, medindo cerca de 52,05 metros; trecho A-6/A-7, no subsolo do passeio oposto da Rua Alagoas, medindo cerca de 59,63 metros; pelos fundos, linha quebrada A-7/A-8/A-9/A-10/A-11/A-12/A-13, medindo cerca de 235,18 metros, no subsolo da Rua Alagoas, no subsolo do passeio adjacente da Rua Alagoas, no subsolo do passeio oposto da Rua Bahia, no subsolo do passeio adjacente da Rua Piauí, no subsolo do passeio adjacente da Rua Armando Penteadado, no subsolo das Ruas Armando Penteadado e Piauí, assim parcelada: trecho A-7/A-8, cruzando o subsolo da Rua Alagoas, medindo cerca de 15,15 metros; trecho A-8/A-9 no subsolo do passeio oposto da Rua Alagoas, medindo cerca de 59,20 metros; trecho A-9/A-10 no subsolo do passeio oposto da Rua Bahia, medindo cerca de 118,87 metros; trecho A-10/A-11 no subsolo do passeio adjacente da Rua Piauí, medindo cerca de 63,61 metros; trecho A-11/A-12 no subsolo do passeio adjacente da Rua Armando Penteadado, medindo cerca de 33,65 metros; trecho A-12/A-13 cruzando o subsolo das Ruas Armando Penteadado e Piauí, medindo cerca de 37,55 metros; pela esquerda, linha reta A-13/A-1 pelo subsolo do passeio oposto da Rua Piauí, cruzando o subsolo da Rua Bahia, medindo cerca de 307,27 metros.

Art. 2º As tarifas relativas à operação dos estacionamentos serão equivalentes às praticadas no mercado, considerada a região de implantação do empreendimento.

Art. 3º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial, o Decreto n. 34.724, de 6 de dezembro de 1994.

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

**DECRETO N. 35.947,
DE 13 DE MARÇO DE 1996**

DISCIPLINA A CATEGORIA COMUM-RÁDIO NO SISTEMA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR TÁXIS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Considerando o disposto no artigo 1º da Lei n. 7.329, de 11 de julho de 1969;

Considerando, também, a necessidade de oferecer à população usuária do serviço de táxi um sistema mais moderno e dinâmico de forma a garantir maior segurança e conforto, decreta:

Art. 1º O transporte individual de passageiros poderá contar com o serviço comum-rádio, prestado por táxis de igual categoria, nos termos deste Decreto.

Art. 2º O serviço de que trata o artigo anterior dependerá de prévia e expressa autorização da Prefeitura, a qual constará do Alvará de Estacionamento e somente poderá ser executada por:

- I – pessoa jurídica legalmente constituída sob forma de empresa comercial, para execução do serviço de transporte de passageiros por meio de táxis, e portadora de Termo de Permissão;
- II – pessoa jurídica legalmente constituída sob forma de empresa comercial, para exploração do serviço de rádio comunicação para táxis;
- III – cooperativa ou associação constituída por motoristas profissionais autônomos portadores de Alvarás de Estacionamento.

Art. 3º A pessoa jurídica, cooperativa ou associação que pretender explorar o serviço comum-rádio deverá, preliminarmente, promover seu credenciamento junto à Secretaria Municipal de Transportes – SMT, satisfazendo às seguintes exigências:

- I – estar em situação regular perante a Secretaria Municipal de Transportes – SMT, quando se tratar de empresa detentora de Termo de Permissão;
- II – dedicar-se em caráter exclusivo à atividade relativa ao transporte de passageiros;
- III – dispor de sede no Município de São Paulo;
- IV – estar inscrita no Cadastro de Contribuintes Mobiliários – CCM;
- V – dispor de licença para funcionamento de estação, ou documento equivalente, expedido pelo Ministério das Comunicações de São Paulo, autorizando-a a executar serviços de rádio;
- VI – no caso de cooperativa ou associação, congregar unicamente motoristas autônomos de táxis, apresentando quadro social de pelo menos 40 (quarenta) membros no ato do pedido de credenciamento, e 100 (cem) membros após 2 (dois) anos da data da expedição do respectivo Termo de Credenciamento.

Art. 4º A credenciada deverá requerer para cada veículo equipado com rádio transreceptor o registro no respectivo Alvará de Estacionamento para o ingresso na categoria comum-rádio.

Art. 5º Do credenciamento deverão constar, além dos direitos e obrigações das credenciadas, as seguintes exigências:

- I – as entidades deverão manter controle próprio das chamadas, de forma a identificar o dia, local, hora, nome do requisitante e o veículo que efetuou o atendimento, sendo que tais dados deverão ficar arquivados pelo período mínimo de 2 (dois) meses, à disposição do Departamento de Transportes Públicos – DTP;
- II – o Departamento de Transportes Públicos terá livre acesso às dependências das credenciadas, podendo, inclusive, efetuar rádio-escuta para assegurar que as operações sejam realizadas dentro dos padrões aceitáveis.

Art. 6º A autorização para exploração do serviço de que trata este Decreto obedecerá aos seguintes requisitos:

- I – quanto ao motorista:
 - a. estar inscrito há pelo menos 1 (um) ano no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis;
 - b. usar, em atividade, traje básico, conforme Portaria expedida pelo Secretário Municipal de Transportes;
 - c. não possuir anotação desabonadora no Prontuário Geral do Condutor, com data inferior a 2 (dois) anos e considerada grave, a critério da Secretaria Municipal de Transportes;
 - d. atender outras exigências que forem estipuladas por ato do Secretário Municipal de Transportes;
- II – quanto ao veículo:
 - a. ser de modelo aprovado por ato do Secretário Municipal de Transportes, e estar em bom estado de conservação, comprovado mediante vistoria, pelo Departamento de Transportes Públicos;
 - b. estar equipado com aparelho de rádio transreceptor devidamente homologado pelo Ministério das Comunicações de São Paulo;
 - c. apresentar símbolos ou outros elementos de comunicação visual a serem aprovados previamente pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 7º O serviço comum-rádio poderá ter tarifa específica a ser estabelecida por ato do Prefeito.

Art. 8º Os veículos que exploram o serviço comum-rádio terão locais próprios de estacionamento estabelecidos por Portaria do Departamento de Transportes Públicos, da Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único. Fica vedada aos veículos desta categoria a exploração do serviço de táxi-licitação ou estacionamento em ponto privativo de táxi da categoria comum.

Art. 9º A falência, liquidação ou cessação definitiva das atividades da credenciada importará no cancelamento do respectivo Termo, passando automaticamente os Alvarás de Estabelecimento para a categoria comum.

Art. 10. Será cancelado o credenciamento sempre que se configurar descumprimento das normas previstas neste Decreto e demais normas legais em vigor, ou do Termo de Credenciamento, bem como de normas estabelecidas pelo Ministério da Comunicações de São Paulo.

Parágrafo único. Na hipótese de que trata este artigo, os Alvarás de Estacionamento passarão automaticamente para a categoria comum, não assistindo aos permissionários nenhum direito indenizatório.

Art. 11. O Secretário Municipal de Transportes poderá fixar os limites máximos de credenciadas para os serviços relativos ao rádio-táxi.

Art. 12. Os táxis que operam o serviço comum-rádio são obrigados a atender pedidos de passageiros na via pública quando não estiverem atendendo chamadas via rádio.

Art. 13. Ao serviço comum-rádio aplicar-se-á subsidiariamente, e no que couber, a legislação relativa ao transporte individual de passageiros em veículos de aluguel providos de taxímetros.

Art. 14. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial o Decreto n. 24.842, de 23 de outubro de 1987.

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

PORTARIA SMT/GAB n. 87, DE 12 DE ABRIL DE 1996

APROVA O “MANUAL DE IDENTIDADE VISUAL DOS ÔNIBUS URBANOS DA CIDADE DE SÃO PAULO”

O Secretário Municipal de Transportes, no uso das atribuições lhe são conferidas por lei, Considerando os termos da Lei n. 11.037/91,^[1] que dispõe sobre o Sistema Municipal de Transportes Urbanos, atribuindo a esta Secretaria, competência exclusiva para gerenciar aquele Sistema;

Considerando que o Decreto n. 29.945/91, regulamentador do diploma legal mencionado, estabelece que compete a esta Pasta fixar normas referentes aos instrumentos de comunicação do sistema operacional com os usuários; e

Considerando a necessidade de normatizar e padronizar a comunicação visual adotada para os ônibus vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, resolve:

1. Aprovar o “Manual de Identidade Visual dos Ônibus Urbanos da Cidade de São Paulo”, contido no anexo a esta Portaria.
2. Todos os ônibus utilizados na prestação dos serviços de transporte coletivo urbano, Modalidades Comum, Especial e Bairro a Bairro, deverão atender à padronização visual estabelecida no Manual referido no item anterior, enquanto que, os ônibus vinculados ao Sistema Corredor deverão atender também ao “Projeto de Comunicação Visual para o Sistema de Corredores”, ambos definidos pela São Paulo Transporte S/A. – SPTrans.
3. A padronização visual abrange elementos e padrões visuais relativos aos veículos.
4. Alterações ou inovações tecnológicas dos veículos, materiais e elementos não abrangidos, referenciados ou omitidos no referido Manual deverão, para sua adoção, serem apreciados anteriormente pela SPTrans.
5. As características e padronização visual do mobiliário urbano de apoio ao Sistema de Transporte, serão divulgados em instrumento específico ao assunto.
6. Decorridos 30 dias da data de publicação desta Portaria, qualquer inclusão de veículos aos lotes de serviço deverá atender à padronização visual definida no Manual.
7. Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, retificando a Portaria SMT/GAB n. 174/93, revogadas as disposições em contrário e em especial, as Portarias SMT/GAB ns. 167/92 e 204/93.

ANEXOS DA PORTARIA SMT/GAB n. 87/96

MANUAL DE IDENTIDADE VISUAL DOS ÔNIBUS URBANOS DA CIDADE DE SÃO PAULO

Apresentação

Veículos

A. Modalidade Comum:

1. Padronização Visual Externa:
 - 1.1. Tipografia
 - 1.2. Cores Aplicadas na Pintura dos Veículos
 - 1.2.1. Sistema Alimentador:
 - Pintura Externa
 - Faixa
 - Cores das Regiões

- 1.2.2. Sistema Corredor:
 - Pintura Externa
 - Faixa
 - 1.3. Aplicações da Faixa:
 - 1.3.1. Faixa Dianteira
 - 1.3.2. Faixa Traseira
 - 1.4. Elementos de Identificação:
 - Desenhos Esquemáticos
 - 1.5. Logomarcas e Inscrições Externas:
 - 1.5.1. Logotipo da SPTrans
 - 1.5.2. Inscrições Externas
 - 1.6. Identificação da Empresa Operadora:
 - 1.6.1. Logotipo
 - 1.6.2. Nome
 - 1.7. Prefixo do Carro
 - 1.8. Indicadores de Entrada e Saída
 - 1.9. Letreiro (Painel de Destino)
 - 1.10. Itinerário:
 - Frontal
 - Lateral
 - Interno
 - 1.11. Placa, Número da Linha e Código de Fiscalização
 - 1.12. Publicidade nos Veículos
2. Padronização Visual Interna:
- 2.1. Tipografia
 - 2.2. Informações Operacionais e Legais
 - 2.3. Desenhos Esquemáticos
 - 2.4. Informações Institucionais e Educativas
- B. Ônibus Modalidade Bairro a Bairro:**
- 1. Padronização Visual:
 - 1.1. Tipografia
 - 1.2. Cores Aplicadas na Pintura dos Veículos:
 - Pintura Externa
 - Retângulo Lateral
 - 1.3. Elementos de Identificação
- C. Ônibus Modalidade Especial:**
- 1. Padronização Visual:
 - 1.1. Tipografia
 - 1.2. Cores Aplicadas na Pintura dos Veículos:
 - Pintura Externa
 - 1.3. Elementos de Identificação
 - 1.4. Prefixo

Apresentação

A comunicação visual no transporte urbano de passageiros tem importância fundamental no Sistema, pois é o elemento que identifica e permite aos usuários e público em geral, um relacionamento claro e objetivo com o serviço. Padronizada, a comunicação visual responderá in-

clusive por um ganho na qualidade do serviço, traduzida em maior confiabilidade, pela integração dos diversos componentes do Sistema, através da identidade conferida a estes por meio de cores, logotipos, formas etc.

Este Manual tem por finalidade normatizar e padronizar a comunicação visual dos ônibus vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, conferindo-lhe identidade visual por meio da definição do dimensionamento geral e formas de aplicação nos diversos componentes do Sistema, dos elementos institucionais como a família tipográfica, padrão cromático, tipos de pictogramas, logomarcas, dísticos e particularmente para os veículos, os logotipos das Empresas Operadoras também deverão ser aplicados de forma padronizada.

Elementos visuais que caracterizam os demais sistemas de transporte da Cidade e que têm articulação com os serviços sob responsabilidade da SPTrans estão considerados nas normas deste Manual, de forma a garantir o reconhecimento dos seus aspectos operacionais e institucionais, sem prejuízo desta padronização.

Destaca-se a necessária compatibilização com os sistemas de informação e orientação da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, devido à operação integrada e complementar desses sistemas.

O Programa de Corredores terá implantação segundo estratégias específicas inclusive relativas à comunicação visual do sistema. Os padrões de comunicação visual estão adequados às normas deste Manual, e definidos pela São Paulo Transporte S/A.

A aplicação dos elementos visuais e respectivo dimensionamento geral, objetiva garantir condições de legibilidade e estética, considerando ainda que a aplicação dos padrões visuais ocorrerá em diversas situações, encontradas em função da variedade de tipos e modelos de carroceria dos veículos que compõem a frota em circulação na cidade.

O Manual de Identidade Visual além de cumprir ao seu principal objetivo como descrito, atenderá às normas e regulamentações reunindo e uniformizando nesse documento, todas as informações, mensagens e simbologias gráficas necessárias à perfeita comunicação entre público e Sistema.

Veículos

A. Modalidade Comum:

1. Padronização Visual Externa:

1.1. Tipografia:

O alfabeto-padrão a ser utilizado deverá ser o tipo Helvética Médium, sempre em caixa alta (letra maiúscula).

O espaçamento entre as letras e números deve ser adequado para garantir visibilidade, boa legibilidade e o máximo de rendimento.

A B C D E F G

H I J K L M N

O P Q R S T U

V X Y W Z

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

1.2. Cores Aplicadas na Pintura dos Veículos:

A cor é um dos elementos institucionais de maior importância para a consolidação da Identidade Visual do Sistema, e por esta razão, é necessário manter com o máximo rigor, o padrão cromático em todas as suas aplicações.

As Modalidades de Serviço de Ônibus em São Paulo são diferenciadas pelas cores que compõem a pintura externa dos veículos.

Outros elementos adotados na pintura deverão receber atenção especial:

- Pará-choques: Brancos
- Colunas das janelas: Brancas
- Rodas: Cinza Claro ou Alumínio
- Tubo de escapamento: Preto Fosco ou Alumínio
- Retrovisores externos: Preto Fosco
- Inscrições em fundo claro: cor da faixa externa
- Inscrições em fundo escuro ou vidros: Branco Brilhante
- Inscrição no letreiro: letras brancas com fundo preto fosco

1.2.1. Sistema Alimentador:

Pintura Externa

A pintura básica dos ônibus deverá ser na cor Branca em toda a parte externa da carroceria, com a aplicação de uma faixa contínua, percorrendo as laterais, frente e traseira do carro.

Faixa

A faixa dos ônibus que compõem o Sistema Alimentador será da cor Vermelha, com largura de 40cm, sendo que a tinta poderá ser à base de Poliuretano Alifático Brilhante ou Esmalte Sintético (referência Vermelho Ibérico Volkswagen 76 ou similar).

Cores das Regiões

Para identificar as quatro áreas básicas de atuação dos veículos, atribuiu-se a cada uma delas uma cor específica, representada por tarja nas máscaras dianteira e traseira, centralizadas em relação às laterais e inseridas na faixa vermelha.

Na frente do ônibus a tarja terá dimensões de 100cm x 15cm e estará inserida no topo da faixa vermelha e na parte traseira; a tarja de identificação deverá estar centralizada a partir das extremidades, medindo 80x40cm.

As cores para as áreas de atuação terão as seguintes variações:

Região Norte: Ocre

Tinta à base de Poliuretano Alifático Brilhante ou Esmalte Sintético (referência Amarelo Caju, Volkswagen 73 ou similar).

Região Sul: Azul

Tinta à base de Poliuretano Alifático Brilhante ou Esmalte Sintético (referência Azul Firenze, Volkswagen 76 ou similar).

Região Leste: Amarelo

Tinta à base de Poliuretano Alifático Brilhante ou Esmalte Sintético (referência Amarelo Imperial, Volkswagen 76 ou similar).

Região Oeste: Verde

Tinta à base de Poliuretano Alifático Brilhante ou Esmalte Sintético (referência Verde Místico, Volkswagen 73 ou similar).

1.2.2. Sistema Corredor:

Pintura Externa

A pintura básica dos ônibus deverá ser na cor Branca em toda a parte externa da carroceria, com a aplicação de uma faixa nas laterais, frente e traseira do carro.

Faixa

A faixa, com altura de 40cm, para os ônibus que compõem o Sistema Corredor, será da cor Verde, diferenciando-se assim do Sistema Alimentador.

Poderá ser utilizada tinta à base de Poliuretano Alifático Brilhante ou Esmalte Sintético (referência Ultraverde, General Motors 74 ou similar), caracterizada pela São Paulo Transporte S/A, como Verde SC.

1.3. Aplicações da Faixa:

1.3.1. Faixa Dianteira

A faixa dianteira deverá ter sua largura igual ou menor que a faixa lateral, nunca maior. A posição da faixa dianteira e sua largura poderão variar de acordo com os diferentes tipos de veículos, devendo seguir os exemplos:

- Quando não há problema relativo à interferência da carroceria ou do pára-brisa, a faixa segue continuamente.



- Poderá ser deslocada para baixo em decorrência da altura do pára-brisa, mantendo a mesma largura da faixa lateral que deverá ser interrompida.



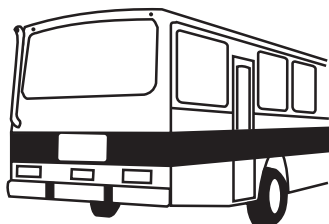
- Poderá estar reduzida em sua altura, mantendo o alinhamento inferior da faixa lateral.



1.3.2. Faixa Traseira

A faixa traseira não deverá encostar nas lanternas, ficando a 2cm distantes delas. Também não terá, preferencialmente, alterada sua altura em relação à lateral. Poderá sim, ser interrompida ou deslocada conforme as seguintes situações:

- Quando não há problema em relação às lanternas, a faixa segue continuamente ao longo do carro.



- Poderá ser deslocada para cima conforme o exemplo.

Somente na impossibilidade da faixa estar com as mesmas dimensões das laterais, devido à existência de tela para ventilação do motor traseiro, poderá ser reduzida em sua altura juntamente com a tarja de identificação da região.



- Faixa e lanterna na mesma altura (total ou parcial), porém, a faixa sendo interrompida antes da lanterna e continuando após esta sempre com 2cm de distância.



1.4. Elementos de Identificação

Os veículos que operam na Modalidade Comum devem ter aplicados na pintura externa os seguintes elementos de identificação operacional:

- prefixo do veículo;
- painel de destino e itinerário; e
- indicadores de entrada, saída e mantenha distância.

Junto ao pára-brisa deverão existir as informações:

- valor da tarifa; e
- número de linha e código de fiscalização.

Os veículos devem ter ainda, os seguintes elementos de identificação institucional e dísticos:

- logomarca da São Paulo Transporte S/A.;
- identificação da Empresa Operadora (logotipo e nome);
- inscrição “Transporte: um direito do cidadão, um dever do Estado”;
- inscrição “Gás Natural”, quando o veículo for movido a Gás Metano Veicular ou Biogás;
- pictogramas especiais, como o relativo ao transporte de pessoas portadoras de deficiência.

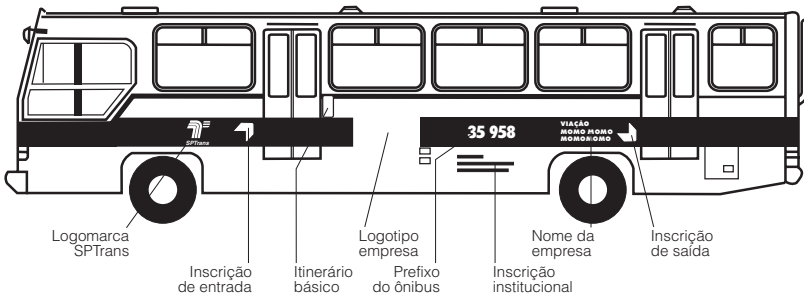
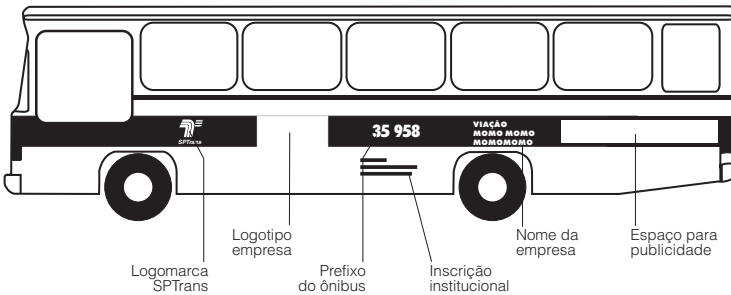
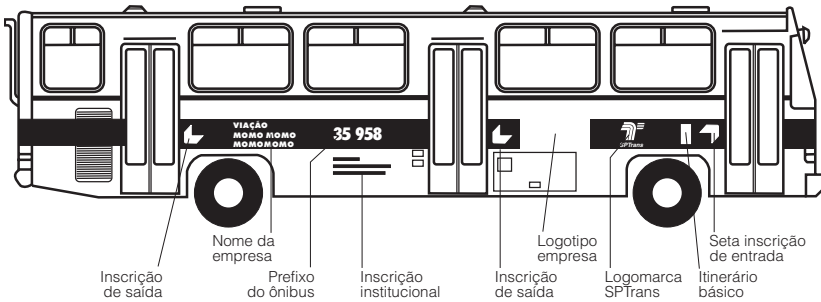
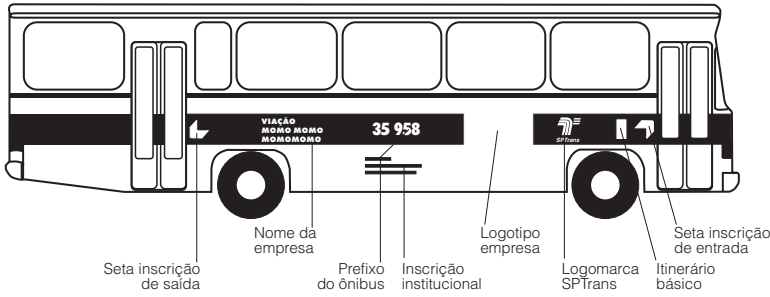
O uso de adesivos plásticos na comunicação visual externa, fica condicionado à prévia aprovação pela SPTrans.

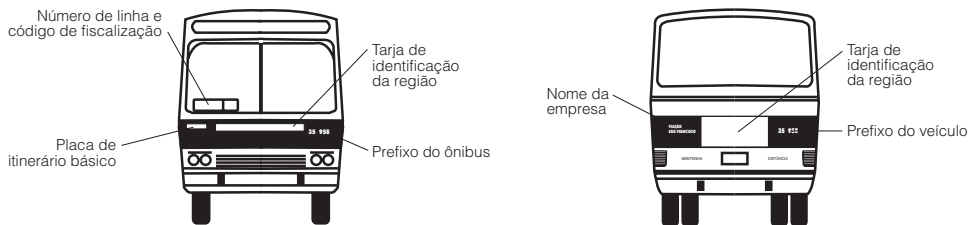
Os elementos de comunicação que devem estar no interior dos veículos são:

- identificação das Empresas Operadora e Gestora;
- telefones para reclamações;
- lotação do veículo;
- valor da tarifa;
- restrições legais, como a proibição ao fumo e ao uso de aparelhos sonoros;
- reserva de assentos e limitação de comunicação com o motorista;
- informações institucionais e sobre campanhas educativas; e
- “Jornal do Ônibus”.

Desenhos Esquemáticos

A orientação básica para aplicação dos elementos de comunicação visual está apresentada nos esquemas gráficos a seguir. Em sua maior parte, os elementos devem ser aplicados ao longo da faixa vermelha, adequando-se às variações de carroceria e localização das portas.





1.5. Logomarcas e Inscrições Externas:

As logomarcas da Administração Pública (Prefeitura Municipal e Secretaria de Transportes) e da Empresa Gestora do Sistema de Transporte Coletivo (SPTrans), identificam os agentes públicos responsáveis pelos serviços de transporte por ônibus.

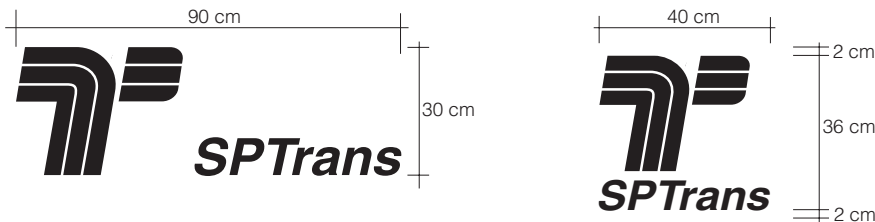
Nesse sentido, as logomarcas da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, que participam de operações integradas de transporte poderão também estar associadas aos serviços e portanto devem ser também consideradas como elementos desta padronização visual.

1.5.1. Logomarca da SPTrans

A logomarca da São Paulo Transporte S/A. – SPTrans, deverá ser aplicada nas laterais do veículo, na cor Branca:

- Lateral Direita: inserida na faixa, na parte dianteira, entre o logotipo da operadora e a placa de itinerário.
- Lateral Esquerda: inserida na Faixa, abaixo da segunda janela a partir da frente.

Para melhor adequação às características dos veículos, a aplicação da logomarca poderá variar conforme os exemplos.



1.5.2. Inscrições Externas

Dísticos e informações institucionais, têm sido associadas aos serviços de transporte, reforçando a imagem institucional dos agentes prestadores do serviço e a importância e significado social do transporte como serviço de utilidade pública.

“TRANSPORTE: UM DIREITO DO CIDADÃO, UM DEVER DO ESTADO”

A inscrição “Transporte: um direito do cidadão, um dever do Estado”, estabelecida pelo Decreto Municipal n. 19.795/84,^[2] deverá ser impressa na cor da faixa lateral, aplicada abaixo da linha do fação e alinhada preferencialmente ao prefixo do veículo.



Gás Natural

Nos ônibus movidos a Gás Metano Veicular – GMV ou Biogás, a inscrição “Gás Natural” deverá ser aplicada na frente e traseira do veículo:

- Frente: inserida abaixo da tarja de identificação da região, centralizada e impressa na cor Branca.
- Traseira: inserida no lado esquerdo, acima e da cor da faixa.

GÁS NATURAL

8,0 CM

Mantenha Distância

Esta inscrição deve estar impressa na traseira do veículo, sempre que possível, na altura da placa de licença, na cor da faixa.

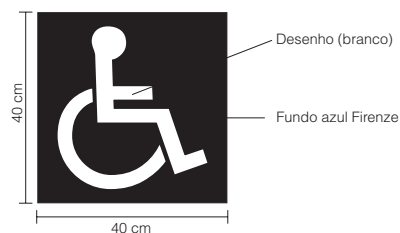
*Transporte de Pessoas Portadoras de Deficiência*

Quando da utilização dos ônibus para as atividades especiais, como o transporte de pessoas portadoras de deficiências, deverá ser inserido o respectivo pictograma na comunicação visual externa.

O pictograma internacional de acesso para pessoas portadoras de deficiência deverá ser estampado diretamente na carroceria ou então, impresso em chapa metálica ou adesivo plástico, apostado sobre a faixa lateral. Em ambos os casos, o pictograma terá fundo na cor Azul (referência Azul Firenze, Volkswagen 76 ou similar) e o símbolo será na cor Branca.

Deverá estar localizado nas laterais e partes frontal/traseira do veículo:

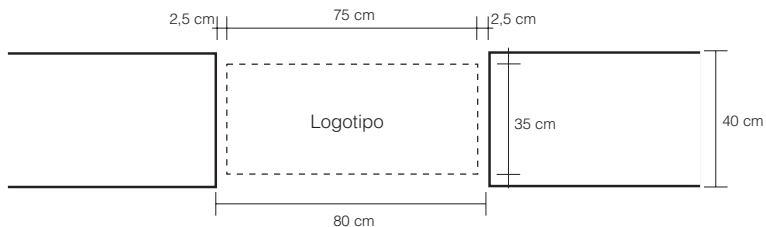
- Nas partes frontal e traseira: posicionado no lado direito do veículo, com as dimensões de 40 x 40cm. Na existência de impedimentos técnicos devidos à concepção da carroceria, o pictograma deverá ser reduzido de forma proporcional, mas estando sempre sobre a faixa lateral. Alternativamente, poderá ser apostado um adesivo do pictograma, no lado direito do vidro dianteiro.
- Na lateral direita: posicionado à esquerda da placa de itinerário lateral e afastada em cerca de 15cm, mantendo as mesmas dimensões de 40 x 40cm.
- Na lateral esquerda: à esquerda do logotipo da Empresa Operadora, mantendo as mesmas dimensões e distanciamento da lateral oposta.



1.6. Identificação da Empresa Operadora

1.6.1. Logotipo:

O logotipo da empresa operadora deverá estar aplicado em fundo de cor branca, posicionado, a partir da frente, anteriormente ao prefixo do veículo, com as dimensões máximas de 75 x 35cm, conforme o exemplo.



1.6.2. Nome:

O nome da Empresa Operadora deverá estar escrito em, no máximo, três linhas. Deverá ainda ser aplicado nas laterais e traseira do ônibus, centralizado dentro da faixa lateral, impresso na cor branca, nas seguintes posições:

- Lateral direita: centralizado em relação à quarta janela, contada a partir da frente ou então, na impossibilidade de estampagem neste local, deverá estar localizado após a porta traseira.
- Lateral esquerda: centralizado em relação à quinta janela, contada a partir da frente.
- Traseira: localizado à esquerda da faixa de identificação da região, podendo ser estampado apenas o nome principal da operadora.

Deverá ser aplicado conforme as alternativas apresentadas, mantendo as dimensões básicas, mantendo alinhamento à esquerda.

Exemplos de aplicação:

VIAÇÃO PÁDUA

C	40	
A		
C		

**VIAÇÃO
SÃO FRANCISCO**

D	40	
A		
B		
A		
D		

**VIAÇÃO
SÃO FRANCISCO
DE PÁDUA**

B	40	
A		
B		
A		
B		
A		
B		
B		

Dimensionamento (cm)	A	B	C	D
Para Faixa	8	4	16	10
Para Traseira	8	1,5	-	-

1.7. Prefixo do Carro:

O prefixo do carro terá de 5 a 7 dígitos, considerando o número do lote e a numeração seqüencial do veículo.

Este prefixo deverá ser aplicado nas laterais, frente, traseira e interior do ônibus. Deverá ainda estar centralizado dentro da faixa lateral e impresso na cor branca. De modo geral temos:

- Lateral direita: deverá estar centralizado em relação à terceira janela, contada a partir da frente, ou logo após a porta central, quando existir.
- Lateral esquerda: centralizado em relação à quarta janela, contada a partir da frente, incluída a do motorista.
- Frente: no lado esquerdo do veículo.
- Traseira: no lado direito do veículo.
- Interno: na tampa da caixa de vista.

Na impossibilidade de estampagem do prefixo em forma seqüencial, o número do lote poderá se localizar acima e centrado ao número do veículo.

Dimensões:



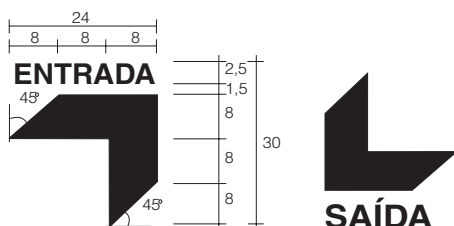
Dimensionamento (cm):

	Laterais	Frente	Traseira	Interno
H	26	12	12	4
A	-	03	03	-

1.8. Indicadores de Entrada e Saída:

As indicações de entrada e saída do veículo deverão estar afastadas em 10 cm das laterais das portas, centralizadas dentro da faixa lateral, sendo formadas pelo conjunto de seta/inscrição, estampadas diretamente na carroceria na cor Branca.

Caso exista entrave construtivo da carroceria, a aplicação das setas poderá ser deslocada, mas estando sempre o mais próximo possível da porta. O conjunto seta e inscrição de entrada deverá estar à esquerda da porta de embarque e o de saída, à direita das portas de desembarque.



1.9. Letreiro (Painel de Destino):

O letreiro do ônibus deverá informar somente um único número da linha e o destino da viagem. O texto deverá ser impresso com o alfabeto-padrão Helvética Médio, sempre em caixa alta (letras maiúsculas).

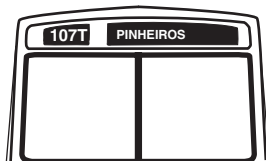
A altura dos caracteres deve manter a proporcionalidade em relação à caixa de vista do veículo, sendo que na utilização de caixa com altura superior a 20cm, os caracteres deverão possuir altura mínima de 16cm.

As letras preferencialmente, não deverão ser estreitadas. Caso o nome da linha seja muito extenso, deve ser adotada uma abreviatura.

O letreiro impresso em tecido deve ter as letras estampadas na cor Branca, com fundo na cor Preta Fosca.

Quando o terminal do ônibus estiver localizado junto a uma estação do Metrô, o símbolo deste deverá constar no letreiro junto ao nome do destino.

No caso da utilização do Painel Eletrônico de Destino, a altura das letras deve ser proporcional à altura da caixa de vista do veículo, porém o grau de visibilidade e luminosidade devem ser suficientes para uma identificação a no mínimo 50 metros de distância do ponto de parada.



1.10. Itinerário:

O ônibus deverá apresentar informações referentes ao itinerário da linha, nas seguintes localizações:

- na parte frontal direita, apresentando o itinerário básico da linha;
- na lateral do veículo, junto à(s) porta(s) de embarque, apresentando o itinerário de forma resumida; e
- no interior do veículo, junto ao posto de cobrança, apresentando o itinerário completo.

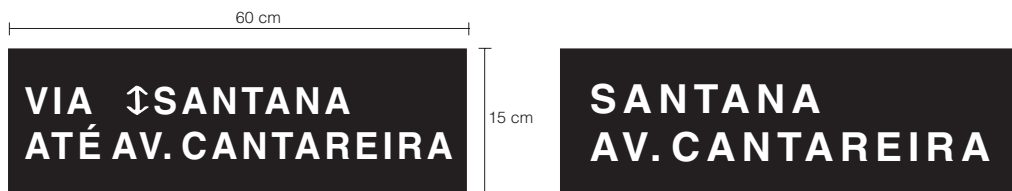
Tanto as informações de itinerário frontal como as de itinerário lateral ou no interior do veículo, poderão ser impressas em chapas metálicas, pintadas diretamente na carroceria, confeccionadas em adesivos plásticos, ou ainda em qualquer outro material, tendo em vista a praticidade de manutenção e adequação à carroceria, devendo no entanto, obter-se prévia aprovação da SPTrans.

Em ambos os casos, o fundo terá a cor da faixa lateral e as letras serão da cor Branca.

No caso do ônibus realizar paradas em estações do Metrô, o logotipo do Metrô deverá estar junto ao número da linha e ao nome da estação na qual irá parar.

Itinerário Frontal

A informação de itinerário frontal deve ser aplicada preferencialmente, à direita na parte frontal do veículo, contida num espaço com dimensões máximas de 60 x 15cm.

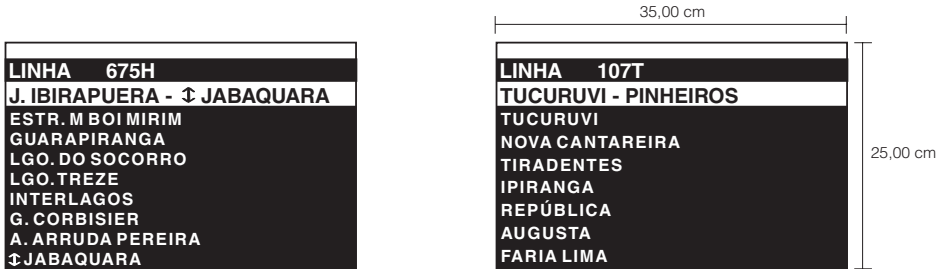


Itinerário Lateral

A informação de itinerário lateral deve localizar-se à esquerda da porta dianteira, distanciada em 15cm da indicação de entrada.

Essa informação deve ter, no mínimo, dimensões de 35 x 25cm, apresentando o itinerário da linha através das principais vias e locais de acesso.

No caso dos ônibus equipados com portas à esquerda (embarque em plataformas elevadas), a informação deverá estar localizada à direita da porta de embarque ou junto ao teto, fixada entre a porta e a janela do veículo.



Itinerário Interno

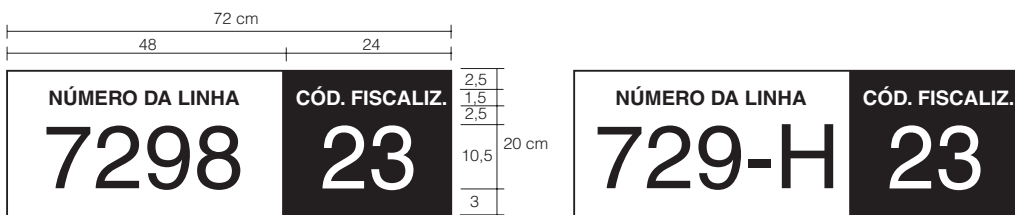
A informação apresentando, preferencialmente, o itinerário completo da linha, deve estar localizada junto ao posto de cobrança, em posição anterior à catraca.

1.11. Placa de Número de Linha e Código de Fiscalização:

Para proporcionar melhor visualização e legibilidade do número da linha por pessoas com visão reduzida e para facilitar a identificação para efeito da fiscalização operacional, deverá ser utilizada uma placa contendo o número e o código de fiscalização da linha.

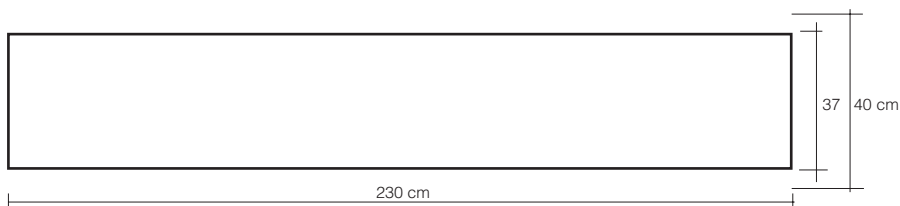
Esta placa deverá ser impressa em chapa metálica, com dimensão de 72 x 20cm, nas cores Preta e Branca, devendo ser apoiada em suporte próprio, posicionado na parte interna do veículo, junto ao vidro frontal.

O número da linha é composto por 4 dígitos, sendo 4 algarismos ou 3 algarismos e 1 letra. O código de fiscalização é composto por 2 algarismos.



1.12. Publicidade nos Veículos:

A área reservada para publicidade situa-se no lado esquerdo do veículo, no balanço traseiro, medindo 37 x 230cm, conforme apresentado no esquema gráfico.



2. Padronização Visual Interna

2.1. Tipografia:

Todas as informações a serem dispostas nas áreas internas dos ônibus, deverão ser impressas na cor da faixa lateral quando em fundo claro, e na cor Branca quando em vidros ou fundo escuro, utilizando a tipografia-padrão Helvética Médio e tendo destaque com molduras, seguindo as dimensões apresentadas adiante. O uso deste tipo também em caixa baixa, pode ocorrer para informações complementares, como por exemplo, endereços e referências legais que fazem parte deste sistema de comunicação visual.

2.2. Informações Operacionais e Legais:

Deverão ser adotadas informações operacionais e legais para orientação aos usuários, posicionadas e dimensionadas conforme estabelecido. Seja utilizando o alfabeto-padrão, seja adotando pictogramas no conjunto, essas informações devem ter destaque com molduras.

Prefixo do Veículo

Seguindo a tipografia-padrão e dimensões adequadas, o prefixo do veículo deverá estar localizado na tampa da caixa de vista (Decreto Municipal n. 8.251, de 13 de junho de 1969).

Identificação da Empresa Operadora

O nome, endereço e telefone da Empresa Operadora deverá estar localizado na tampa da caixa de vista, conforme o Decreto Municipal n. 8.251/69.

Identificação da SPTrans

O nome, endereço e telefone da Empresa Gestora, SPTrans, deverá estar localizado na tampa da caixa de vista, conforme o Decreto Municipal n. 8.251/69.

Telefone de Reclamação

A informação “Reclamações 158” deverá estar localizada na tampa da caixa de vista e junto às portas de saída (Decreto Municipal n. 8.251/69).

“É PROIBIDO FUMAR”

Deve estar localizada na tampa da caixa de vista e afixado no vidro da janela localizada na posição central da carroceria, em ambos os lados, atendendo ao Decreto Municipal n. 17.451, de 22 de julho de 1981.

“PROIBIDO O USO DE APARELHOS SONOROS”

Deve estar localizada na tampa da caixa de vista, conforme a Lei Municipal n. 6.681, de 21 de junho de 1965.

“ASSENTO RESERVADO PARA GESTANTES, MULHERES PORTANDO BEBÊS OU CRIANÇAS DE COLO, IDOSOS E DEFICIENTES FÍSICOS. AUSENTES PESSOAS NESSAS CONDIÇÕES, O USO É LIVRE”

Deve estar localizada junto aos bancos reservados, conforme a Lei Municipal n. 10.012, de 13 de dezembro de 1985.^[3]

“RESPEITAR O IDOSO É RESPEITAR A SI MESMO!”

Deve estar localizada na tampa da caixa de pistões da porta de entrada, conforme o Decreto Municipal n. 35.411, de 18 de agosto de 1995.

A inscrição “FALE AO MOTORISTA SOMENTE O NECESSÁRIO” e informações sobre a lotação do veículo, lugares sentados e em pé, devem estar localizadas na tampa da caixa de vista.

O valor da TARIFA deve ser afixado ao lado direito no vidro dianteiro e junto ao posto de cobrança.

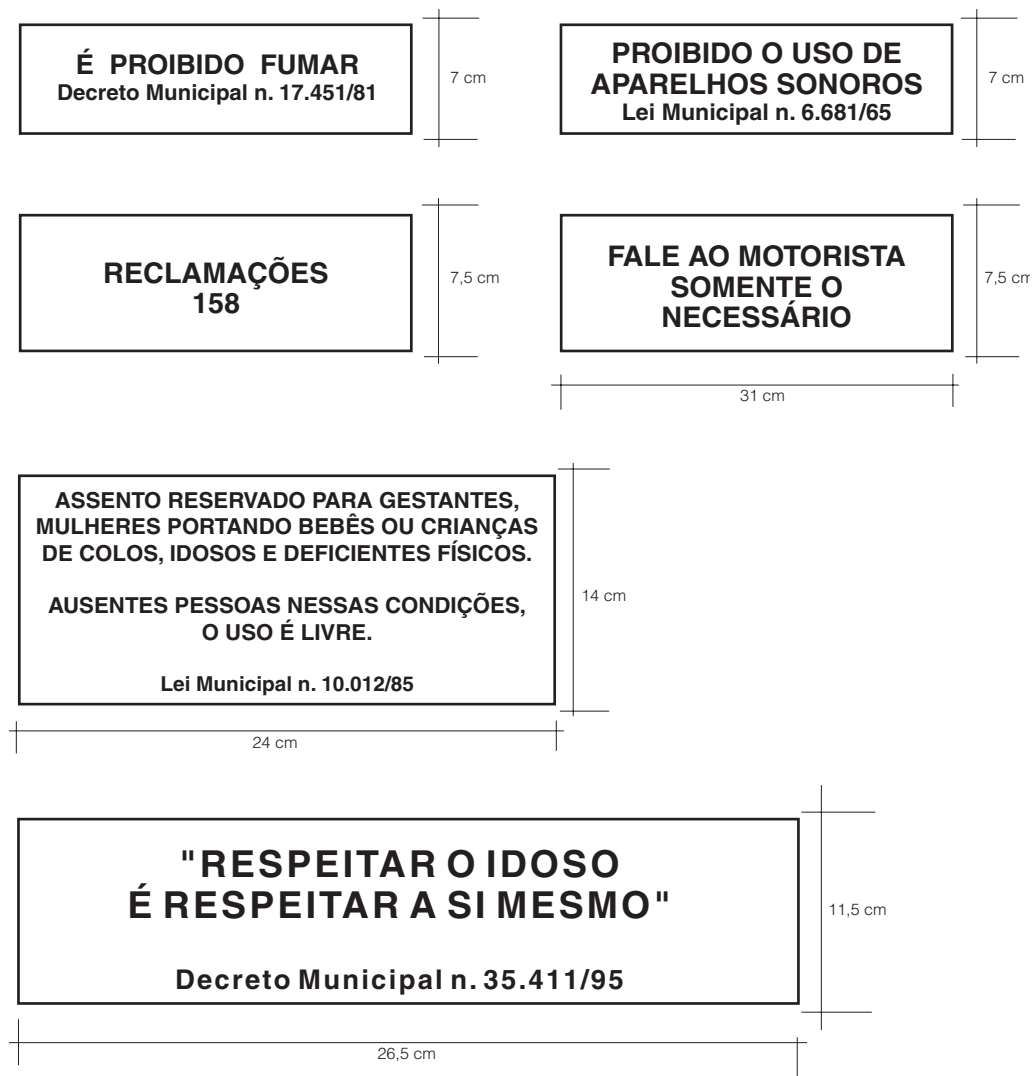
Serão apresentados a seguir, os *layout's* das informações, que podem ser aplicadas isoladas ou, quando na caixa de vista, em um único espaço.

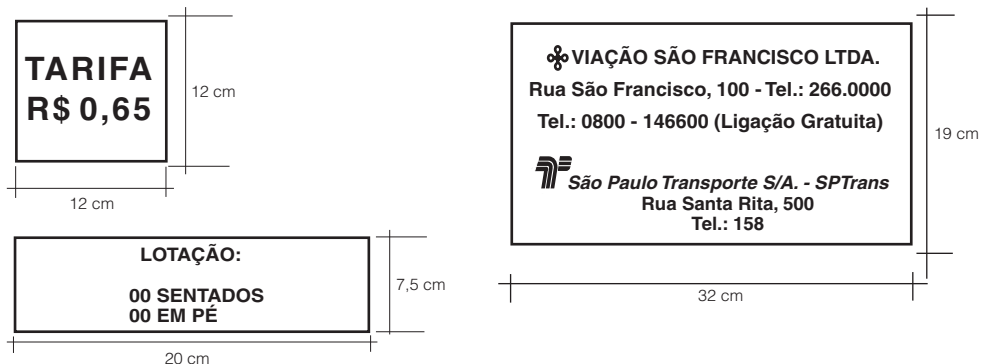
As informações a serem indicadas na tampa da caixa de vista, devem estar aplicadas no vão existente entre os puxadores de abertura da mesma, impressas na chapa metálica ou utilizando adesivo plástico.

Para tanto e em função dos diferentes modelos de carroceria, esses elementos poderão estar dispostos num único adesivo, procurando manter as características gráficas já definidas, promovendo-se, se for o caso, redução proporcional nas dimensões.

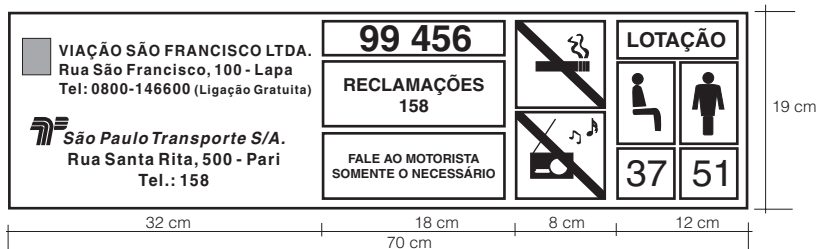
Poderão ser utilizados outros meios de comunicação para as informações internas ao veículo, inclusive aparelhos eletrônicos e/ou sonoros, para veiculação das informações, porém com prévia aprovação da São Paulo Transporte S/A. – SPTrans e em locais que assegurem a legibilidade e/ou audição dos usuários.

2.3. Desenhos Esquemáticos





Modelo a ser adotado para a tampa da caixa de vista (valores mínimos)



2.4. Informações Institucionais e Educativas:

Em cumprimento à Lei Municipal n. 11.429, de 25 de outubro de 1993, serão destinados espaços nos ônibus para divulgação de campanhas educativas na área de saúde pública e, veiculação de informações/mensagens institucionais ou de utilidade pública, estendendo-se inclusive, aos eventos culturais, beneficentes, artísticos, esportivos e científicos promovidos ou apoiados pela Prefeitura.

Estão proibidas as informações de natureza político-partidária ou religiosa, bem como propagandas de fumo, bebidas alcoólicas e outras que utilizem a cruz suástica ou gamada, para fins de divulgação do nazismo.

Preferencialmente, os anteparos localizados atrás do motorista ou junto ao Posto de Cobrança (lado esquerdo) devem estar reservados à afixação do "Jornal do Ônibus".

Os espaços para veiculação das demais informações situam-se nos anteparos localizados junto ao Posto de Cobrança (lado direito) e junto à(s) porta(s) de saída.

Quando da inexistência de vidros nos anteparos os cartazes de informações deverão ser afixados no lado interno da vidraça traseira.

A veiculação será realizada através de cartazes, com dimensões de 32,5cm x 45cm, nos locais definidos anteriormente.

B. Modalidade Bairro a Bairro:

1. Padronização Visual

1.1. Tipografia:

O alfabeto-padrão a ser utilizado, tanto na comunicação visual externa como na interna, deverá ser o mesmo adotado para a Modalidade Comum, descrita nos itens A.1.1 e A.2.1.

1.2. Cores Aplicadas na Pintura dos Veículos:

Pintura Externa

A pintura básica dos ônibus deverá ser na cor Branca em toda a parte externa da carroceria, com aplicação de retângulo na cor Azul nas laterais da carroceria.

Outros elementos que deverão receber atenção especial na pintura são:

- Pará-choques: Brancos
- Colunas das Janelas: Brancas
- Rodas: Cinza Claro ou Alumínio
- Tubo de escapamento: Preto Fosco
- Retrovisores externos: Preto Fosco
- Inscricões em fundo claro: Azul Brilhante
- Inscricões em fundo escuro ou vidros: Branco Brilhante
- Inscricão no letreiro: letras brancas com fundo preto fosco

Retângulo Lateral

Nas laterais dos veículos deve ser inserido um retângulo de 40cm de altura e 150cm de comprimento, na cor Azul, onde será aposto o prefixo.

1.3. Elementos de Identificação:

Os veículos que operam na Modalidade Bairro a Bairro devem ter aplicados na pintura externa os seguintes elementos de identificação operacional:

- prefixo do veículo;
- painel de destino e itinerário;
- indicadores de entrada e saída, inseridos num quadrado de cor Azul (ver referência de cor), com 40cm de lado, impressos na cor Branca;
- mantenha distância.

No interior do veículo deverão estar afixadas as seguintes informações:

- valor da tarifa (junto ao pára-brisa);
- restrições legais; e
- reserva de assentos e limitações de comunicação com o motorista.

A aplicação dos elementos de comunicação visual externa deve seguir as orientações básicas dos exemplos gráficos indicados para a Modalidade Comum, nos itens A.1.6, A.1.8, A.1.9 e A.1.10, adotando-se a cor Azul para as aplicações.

A comunicação visual interna deverá ser idêntica àquela definida para Modalidade Comum (item A.2), usando as cores Azul ou Branca conforme o fundo da aplicação. Devem ser observados ainda:

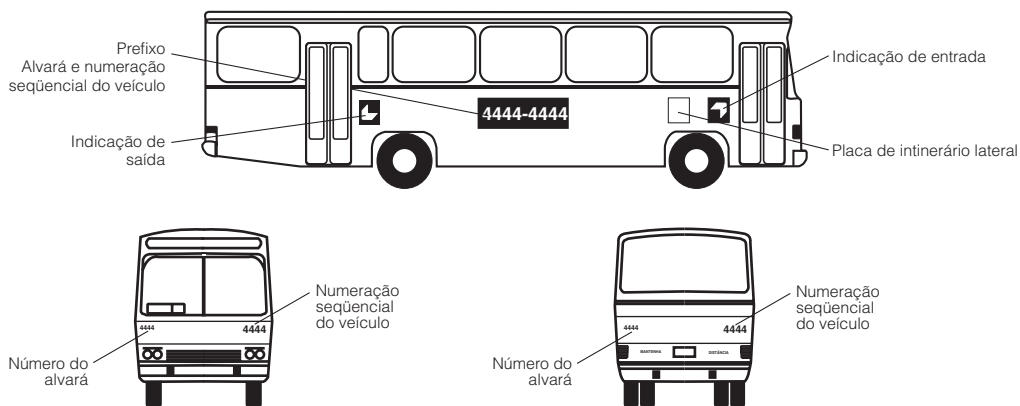
- Indicadores de entrada e saída: inseridos num quadrado de 40cm de lado, na cor Azul (ver referência de cor), impressos na cor Branca.
- Prefixo: composto por oito dígitos, abrangendo o número do alvará e numeração seqüencial do veículo, inserido nas laterais num retângulo Azul de 40cm de altura e 150cm de comprimento, impresso na cor Branca. Tanto na parte frontal como na traseira, o número do alvará será aposto na extremidade esquerda e o número seqüencial do veículo, na extremidade direita.

4444-4444 H

Dimensionamento (em cm):

	Lateral	Traseira	Frente	Interno
H	26	12	12	4





C. Modalidade Especial:

1. Padronização Visual:

1.1. Tipografia:

O alfabeto-padrão a ser utilizado, tanto na comunicação visual externa como na interna, deverá ser o mesmo adotado para a Modalidade Comum, descrita nos itens A.1.1 e A.2.1.

1.2. Cores Aplicadas na Pintura dos Veículos:

Pintura Externa

A pintura básica dos ônibus deverá ser feita na cor Prata (referência Prata Andino Metálico, General Motors 85 ou similar), com aplicação de uma faixa na cor Verde (referência Verde Místico, Volkswagen 73 ou similar), ao longo do veículo, limitada entre a "linha do facão" e a base das janelas.

Outros elementos que deverão receber atenção especial na pintura são:

- Pará-choques: Prata
- Colunas das janelas: Preto Fosco ou Prata
- Rodas: Cinza Claro ou Alumínio
- Tubo de escapamento: Preto Fosco ou Alumínio
- Retrovisores externos: Preto Fosco
- Incrições em fundo claro: Verde Brilhante
- Incrições em fundo escuro ou vidros: Branco Brilhante
- Incrição no letreiro: letras brancas com fundo preto fosco

1.3. Elementos de Identificação:

Os ônibus destinados à operação na Modalidade Especial devem ter aplicado em sua identidade visual o pictograma característico, na cor Branca.

- Nas laterais: deve estar centralizado entre as caixas de rodas.
- Na traseira: deve estar centralizado entre as extremidades.

T R A N S P O R T E
E ESPECIAL
PREFEITURA DE SÃO PAULO

1.4. Prefixo:

O prefixo (número do lote e número seqüencial do veículo), deverá estar aplicado nas laterais e traseira do veículo, mantendo as dimensões estabelecidas para as demais modalidades.

- Nas laterais: abaixo da última janela.
- Na traseira: no lado esquerdo do veículo.

Notas sobre a Portaria SMT/GAB n. 87/96

- [1] *Vide* Lei Municipal n. 11.037, de 25 de julho de 1991, à pág. 851.
- [2] *Vide* Lei Municipal n. 19.795, de 18 de junho de 1984, à pág. 753.
- [3] *Vide* Lei Municipal n. 10.012, de 13 de dezembro de 1985, à pág. 755.

LEI N. 12.044, DE 17 DE ABRIL DE 1996

INSTITUI, NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, A SEMANA DA BICICLETA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Faz saber que, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 da Resolução n. 2/91, a Câmara Municipal de São Paulo decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituída, no âmbito do Município de São Paulo, a Semana da Bicicleta, a ser comemorada, anualmente, na segunda semana de julho.

Art. 2º O evento ora instituído passa a integrar o calendário oficial da Cidade de São Paulo.

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

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

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

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

DECRETO N. 36.071, DE 9 DE MAIO DE 1996

INSTITUI, NO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, MODALIDADE COMUM, SERVIÇO DESTINADO A ATENDER PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Considerando os termos da Lei n. 11.037, de 25 de julho de 1991,^[1] que dispõe sobre o Sistema Municipal de Transportes Urbanos, e da sua regulamentação, através do Decreto n. 29.945, de 25 de julho de 1991;^[2]

Considerando a necessidade de regulamentar o disposto na Lei n. 11.602, de 12 de julho de 1994,^[3] de forma a garantir um serviço de transporte público com segurança, conforto e que confira maior autonomia às pessoas com mobilidade reduzida;

Considerando, ainda, a necessidade de aprimorar os serviços e ações que buscam melhorar as oportunidades e condições de acessibilidade para as pessoas que têm grandes prejuízos de sua mobilidade, decreta:

Art. 1º Fica instituído, integrando o Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, Modalidade Comum, serviço destinado a atender, exclusivamente, às pessoas portadoras de deficiência motora, mental e múltipla, temporária ou permanente, em alto grau de dependência.

Parágrafo único. O serviço regulamentado por este Decreto será executado conforme normas estabelecidas no artigo 3º e seguintes da Lei n. 11.037, de 25 de julho de 1991, passando a integrar os contratos firmados pela São Paulo Transporte S/A. para a execução da operação no Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, Modalidade Comum, e de acordo com a programação a ser fixada em função das necessidades e demandas específicas.

Art. 2º O planejamento, organização, controle e fiscalização do serviço estabelecido por este Decreto serão de competência da Secretaria Municipal de Transportes, que poderá, por ato do Secretário, delegar, total ou parcialmente, sua execução à São Paulo Transporte S/A.

Art. 3º O serviço será operado com veículos do tipo “van”, perua ou similar, devidamente adaptados para o transporte confortável e seguro de passageiros ambulantes ou semi-ambulantes.

Parágrafo único. A adaptação dos veículos, bem como as características dos equipamentos auxiliares e complementares necessários ao serviço, serão definidas em conformidade com as normas vigentes e de acordo com as especificações a serem estabelecidas pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 4º Os veículos destinados ao serviço, constituindo frota especial integrante dos lotes de serviços, estarão sujeitos, além dos requisitos peculiares ao serviço, às condições de operação, manutenção e remuneração dos contratos de serviço do Sistema de Transporte Público por Ônibus.

Art. 5º Serão usuários do serviço de que trata este Decreto, as pessoas portadoras de deficiência física que não apresentem condições de mobilidade e acessibilidade autônoma aos meios de transporte convencionais ou que manifestem grandes restrições ao acesso e uso de equipamentos urbanos.

§ 1º Os usuários deverão ser individualmente reconhecidos, habilitados e cadastrados como clientela potencial do serviço, e terão identificados os seus principais destinos e pólos das viagens.

§ 2º O cadastro deverá ser efetuado pelo Programa de Atendimento à Pessoa Deficiente – PRODEF, vinculado à Secretaria Municipal da Família e Bem-Estar Social – FABES, com a colaboração do Conselho Municipal da Pessoa Deficiente e de instituições e organizações reconhecidamente dedicadas à promoção de pessoas com mobilidade reduzida.

Art. 6º A Secretaria Municipal de Transportes e a São Paulo Transporte S/A. deverão estabelecer diretrizes e desenvolver estudos para a implementação de medidas e programas de intervenção na área de transportes públicos, com o objetivo de buscar a igualdade de condições para a vida independente das pessoas com mobilidade reduzida, especialmente em relação à utilização dos seguintes equipamentos urbanos:

- I – Sistema de Transporte Acessível – Integração entre os sistemas de transporte acessíveis, Sistema de Corredores e Terminais de Integração, linhas de ônibus especiais, e o serviço ora instituído, no âmbito municipal, e, ainda, o sistema de integração com o transporte metroviário;
- II – Veículos Acessíveis – Adaptação de, no mínimo, 400 (quatrocentos) veículos operacionais do Sistema Municipal de Transportes Coletivos, que deverão conter dispositivos apropriados para o embarque, desembarque e viagem confortável e segura de pessoas portadoras de deficiência e restrições físicas;
- III – Sistema de Comunicação – Adequação dos dispositivos de comunicação sonoros e luminosos às condições de deficiência sensoriais, auditivas e visuais da população.

Art. 7º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação as disposições em contrário.

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

Notas sobre o Decreto n. 36.071/96

[1] *Vide* Lei Municipal n. 11.037, de 25 de julho de 1991, à pág. 851.

[2] *Vide* Decreto Municipal n. 29.945, de 25 de julho de 1991, à pág. 858.

[3] *Vide* Lei Municipal n. 11.602, de 12 de julho de 1994, à pág. 887.

**DECRETO N. 36.072,
DE 9 DE MAIO DE 1996**

INSTITUI A COMISSÃO PERMANENTE DE ACESSIBILIDADE – CPA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Art. 1º Fica instituída, diretamente subordinada à Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano – SEHAB, a Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA, para a elaboração de normas, fiscalização e controle da acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência física a edificações, espaços, mobiliário e equipamentos urbanos.

Art. 2º A Comissão ora instituída será integrada por 11 (onze) membros, designados pelo Prefeito, a saber:

- I – um representante do Gabinete do Prefeito/Secretaria do Governo Municipal – SGM;
- II – um representante da Secretaria das Administrações Regionais – SAR;
- III – um representante da Secretaria de Vias Públicas – SVP;
- IV – um representante da Secretaria Municipal de Transportes – SMT;
- V – dois representantes da Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano – SEHAB;
- VI – um representante da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET;
- VII – um representante da São Paulo Transporte – SPTrans;
- VIII – um representante da Empresa Municipal de Urbanização – EMURB;
- IX – um representante do Conselho Municipal da Pessoa Deficiente – CMPD;
- X – um representante do Centro de Vida Independente de São Paulo – CVI/SP.

Parágrafo único. Cada representante terá um suplente.

Art. 3º A Comissão será presidida por um dos representantes da Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano – SEHAB, designado pelo Titular da Pasta.

Art. 4º Constituem atribuições da Comissão:

- I – elaboração de normas relativas à matéria de sua competência, especialmente propondo planos integrados de acessibilidade, envolvendo a intervenção das várias Secretarias Municipais;
- II – fiscalização e controle da aplicação das normas legais do Município, a saber:
 - a. indicação da situação de infração à norma e acionamento das unidades competentes da Prefeitura para aplicação das penalidades previstas;
 - b. exame das irregularidades da edificação, quanto à acessibilidade da pessoa portadora de deficiência física.
- III – apresentação de propostas de intervenção nas vias públicas, compreendendo sinalização, rebaixamento de guias e regularização do pavimento do passeio público;
- IV – providências para adaptação da frota de transporte público, inclusive táxis, de forma a permitir o acesso pela pessoa portadora de deficiência;
- V – providências objetivando a reserva de locais para estacionamento, na área central e nas áreas de maior concentração de comércio e serviços, incluindo áreas de estacionamento controlado – zonas azuis;
- VI – providências visando à garantia para uso de vias de acesso restrito;
- VII – elaboração de programa para cadastramento e expedição de credencial, de forma a permitir a identificação da pessoa portadora de deficiência;
- VIII – efetivação da cobrança de ações do Poder Público e do particular, para implementação das normas definidas pela Comissão.

Art. 5º A locação ou a renovação de contratos de locação de imóveis destinados a abrigar repartições públicas municipais deverá ser objeto do prévio exame da CPA, exclusivamente para verificação do atendimento às disposições do artigo 4º da Lei n. 11.345, de 14 de abril de 1993.

Art. 6º A CPA divulgará sua atuação, de forma a maximizar o atendimento às normas de acessibilidade.

Art. 7º A Comissão poderá celebrar Termos de Cooperação Técnica com entidades nacionais e internacionais, para troca de experiência na área de sua atuação.

Art. 8º A Comissão poderá solicitar a colaboração de servidores de unidades da Prefeitura, quando necessário à consecução de seus fins.

Art. 9º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

DECRETO N. 36.073, DE 9 DE MAIO DE 1996

DISPÕE SOBRE A RESERVA DE VAGA NOS ESTACIONAMENTOS ROTATIVOS PAGOS, TIPO ZONA AZUL, PARA VEÍCULOS DIRIGIDOS OU CONDUZINDO PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIA AMBULATORIAL, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Art. 1º Ficam criadas, nos estacionamentos rotativos pagos, tipo Zona Azul, vagas rotativas especiais para o estacionamento exclusivo de veículos dirigidos ou conduzindo pessoas portadoras de deficiência ambulatorial.

Parágrafo único. Para os fins deste Decreto, considera-se portadora de deficiência ambulatorial:

- a. a pessoa com incapacidade motora autônoma permanente nos membros inferiores (MMII) ou membros superiores e inferiores (MMSS/MMII), que a obrigue a utilizar, temporária ou permanentemente, cadeira de rodas, aparelhagem ortopédica ou próteses;
- b. a pessoa com incapacidade motora autônoma decorrente de incapacidade mental.

Art. 2º A Secretaria Municipal de Transportes – SMT, através do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, estabelecerá normas e procedimentos visando à adequação e exequibilidade da reserva de vagas de que trata este Decreto.

Art. 3º As despesas com a execução deste Decreto correrão por conta de dotação orçamentária própria.

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

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

LEI N. 12.076, DE 13 DE JUNHO DE 1996

DISPÕE SOBRE A EMISSÃO DE VALES-TRANSPORTE SEM VALOR FACIAL, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 22 de maio de 1996, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º O vale-transporte será emitido na forma de bilhetes, sem qualquer valor facial.

Art. 2º O vale-transporte de que trata esta Lei terá validade por prazo indeterminado, para efeito de pagamento de passagem, sem qualquer acréscimo.

Art. 3º O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

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

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

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

PORTARIA SMT/GAB N. 153, DE 12 DE JUNHO DE 1996

DETERMINA À SPTRANS A ELABORAÇÃO DO “MANUAL DOS PADRÕES TÉCNICOS DE VEÍCULOS”

O Secretário Municipal de Transportes, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, Considerando os termos da Lei n. 11.037, de 25 de julho de 1991,^[1] que dispõe sobre o Sistema Municipal de Transportes Urbanos, atribuindo a esta Secretaria, competência exclusiva para gerenciar aquele Sistema;

Considerando que o Decreto n. 29.945, de 25 de julho de 1991,^[2] regulamentador do diploma legal mencionado, estabelece em seu artigo 8º, inciso V, que esta Pasta é responsável pela inclusão/exclusão e definição das especificações técnicas de veículos;

Considerando os constantes avanços da engenharia veicular e a necessidade de dispor aos usuários, ônibus e equipamentos modernos, dotados de tecnologia avançada, como forma de garantir o máximo conforto e segurança; e

Considerando a necessidade de caracterizar e padronizar os ônibus a serem vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, resolve:

1. As especificações técnicas dos veículos, previstas no inciso V do artigo 8º do Decreto n. 29.945/91, serão definidas pela São Paulo Transporte S/A. – SPTrans.
2. Caberá à SPTrans, elaborar o “Manual dos Padrões Técnicos de Veículos”, instrumento obrigatório a ser seguido na construção e inclusão de ônibus ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo.
3. A partir de 60 dias da publicação desta Portaria, em todo acréscimo ou renovação de frota por veículos “novos”, deverão ser adotadas as especificações técnicas contidas no Manual referido no item anterior, devendo as Empresas Operadoras e Fabricantes solicitá-lo à SPTrans.
4. Quando da inclusão de ônibus “usados” ao Sistema, também deverão ser adotadas especificações técnicas da SPTrans, definidas com base nas legislações específicas à época de fabricação destes veículos.
5. Na necessidade de atualização das especificações técnicas ou implementação de novas tecnologias aos ônibus e equipamentos veiculares, a SPTrans deverá analisar previamente as propostas, para eventual aprovação e aplicação ao Sistema de Transporte da Cidade de São Paulo.
6. Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Notas sobre a Portaria SMT/GAB n. 153/96

[1] *Vide* Lei Municipal n. 11.037, de 25 de julho de 1991, à pág. 851.

[2] *Vide* Decreto Municipal n. 29.945, de 25 de julho de 1991, à pág. 858.

LEI N. 12.081, DE 13 DE JUNHO DE 1996

DISPÕE SOBRE A COLOCAÇÃO DE MAPA DA REGIÃO DE VIZINHANÇA NAS DEPENDÊNCIAS DOS POSTOS DE GASOLINA DA CIDADE DE SÃO PAULO

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 22 de maio de 1996, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Os postos de gasolina da Cidade de São Paulo devem fixar nas suas dependências mapa da região de vizinhança correspondente, a fim de facilitar a localização dos motoristas e da população em geral.

§ 1º Os postos de gasolina atingidos por esta Lei são preferencialmente aqueles que:

- I – possuem área mínima de 900 (novecentos) m²;
- II – encontram-se localizados em corredores e avenidas.

§ 2º É facultado aos demais postos, na medida de suas possibilidades econômicas, atender ao disposto no *caput* deste artigo.

§ 3º Os mapas da região de vizinhança aos postos de gasolina devem ser fixados em local de fácil acesso e boa iluminação, em escala 1:100.

Art. 2º O *display* para colocação destes mapas pode conter publicidade, desde que a área ocupada por esta seja de 1:10 da informação transmitida.

Art. 3º Os órgãos competentes da Administração Pública devem:

- I – fornecer informação sobre a circulação do trânsito local a ser incluída na orientação dos municípios;
- II – fiscalizar a execução desta Lei conforme regulamentação.

Art. 4º O descumprimento desta Lei resulta em multa no valor de 1.000 (um mil) UFIR's aos proprietários de postos de gasolina, sendo esta aumentada em 100% no caso de reincidência.

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

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário.

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

LEI N. 12.117, DE 28 DE JUNHO DE 1996

DISPÕE SOBRE O REBAIXAMENTO DE GUIAS E SARJETAS PARA POSSIBILITAR A TRAVESSIA DE PEDESTRES PORTADORES DE DEFICIÊNCIAS FÍSICAS

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 12 de junho de 1996, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º O Poder Público Municipal promoverá o rebaixamento de guias e sarjetas em todas as esquinas e faixas de pedestres do Município de São Paulo com a finalidade de possibilitar a travessia de pedestres portadores de deficiências físicas.

Parágrafo único. Para o cumprimento do disposto no *caput* deste artigo serão priorizados:

- I – terminais rodoviários e ferroviários;
- II – serviços de assistência à saúde;
- III – serviços educacionais;
- IV – praças e centros culturais;
- V – centros esportivos;
- VI – conjuntos habitacionais;
- VII – principais vias.

Art. 2º Os editais da licitação para pavimentação, recapeamento, instalação ou reforma de guias e sarjetas deverão, obrigatoriamente, conter o previsto nesta Lei.

Art. 3º A partir da entrada em vigor desta Lei, o Executivo deverá manter programa para corrigir a ausência de rebaixamento nas vias existentes.

Parágrafo único. A execução dos rebaixamentos dos pontos priorizados nesta Lei deverá ser realizada no prazo máximo de 30 (trinta) meses, a contar da data de sua publicação.

Art. 4º Os rebaixamentos de guias e sarjetas deverão ser identificados através da colocação de Símbolo Internacional de Acesso, conforme o disposto no inciso XXV do artigo 4º da Lei Federal n. 7.405, de 12 de novembro de 1985.

Art. 5º O Conselho Municipal da Pessoa Deficiente deverá participar da implementação desta Lei, fiscalizando os padrões de qualidade dos rebaixamentos e as prioridades estabelecidas no parágrafo único do artigo 1º.

Art. 6º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das verbas próprias do Orçamento, suplementadas se necessário.

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

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

LEI N. 12.140, DE 5 DE JULHO DE 1996

ACRESCENTA ARTIGO E ALTERA A REDAÇÃO, INTRODUZINDO PARÁGRAFOS,
DO ARTIGO 1º DA LEI N. 10.950¹⁾, DE 24 DE JANEIRO DE 1991

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 25 de junho de 1996, decretou e eu promulgo a seguinte lei,

Art. 1º O artigo 1º da Lei n. 10.950, de 24 de janeiro de 1991 passa a vigorar com a seguinte redação:

“As empresas prestadoras de serviço de transporte coletivo integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo deverão substituir seus veículos movidos a diesel ou converter seus motores por outros movidos a gás natural”.

§ 1º Nos dois primeiros anos de vigência desta Lei a conversão ou substituição dos veículos de que trata o *caput* deste artigo deverá efetuar-se à proporção de 5% a.a. (cinco por cento ao ano) da frota diesel existente no período anterior, elevando-se para 10% a.a. (dez por cento ao ano) a partir do terceiro ano da vigência desta Lei.

§ 2º Caberá ao Executivo, observados os prazos fixados pela presente Lei, a avaliação técnica da implantação do combustível natural de que trata esta Lei podendo, justificadamente, re-

duzir ou aumentar em até 50% (cinquenta por cento) a quantidade de veículos a serem convertidos ou substituídos fixada no parágrafo anterior.

Art. 2º O descumprimento ao disposto nesta Lei ensejará multa trimestral de 2.500 (duas mil e quinhentas) UFIRs por veículo não convertido, aplicada à empresa prestadora do serviço de transporte coletivo.

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

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

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

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

Nota sobre a Lei n. 12.140/96

[1] Vide Lei Municipal n. 10.950, de 24 de janeiro de 1991, à pág. 843.

PORTARIA SMT/GAB N. 182, DE 11 DE JULHO DE 1996^[1]

REGULAMENTA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS ATRAVÉS DE LOTAÇÃO

O Secretário Municipal de Transportes, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e Considerando que o Decreto n. 28.570, de 28 de fevereiro de 1990,^[2] autorizou o serviço de transporte de passageiros, através de lotação a ser prestado por “peruas” ou outros veículos sem taxímetro;

Considerando que, de acordo com o artigo 2º, do mesmo Decreto, compete à Secretaria Municipal de Transportes – SMT editar as normas e diretrizes indispensáveis à efetiva prestação dos serviços de transporte de passageiros através de lotação, resolve:

Art. 1º O serviço de transporte de passageiros, através de lotação, autorizado pelo Decreto n. 28.570, de 28.02.90, poderá ser executado por condutor habilitado autônomo, mediante prévio credenciamento pelo Departamento de Transportes Públicos – DTP da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, atendidas as condições desta Portaria e as normas estabelecidas pelo Código Nacional de Trânsito e seu regulamento.

Art. 2º O serviço de que trata o item anterior será executado dentro do Município de São Paulo, através de linha regular, com pontos inicial e final, tarifa e itinerário estabelecidos através de Portarias, devendo, inclusive, fixar o número de operadores para cada linha.

Parágrafo único. A parada do veículo ao longo do itinerário das linhas deverá limitar-se ao tempo de embarque ou desembarque dos passageiros e em locais que não infrinjam o disposto no Código Nacional de Trânsito e legislação complementar.

Art. 3º Competirá ao Departamento de Transportes Públicos a criação, extinção e a alteração de linhas a autorização de veículos para operar no sistema; bem como a edição de normas complementares com a finalidade de possibilitar a efetiva operacionalização dessa modalidade.

Art. 4º O condutor credenciado e respectivo veículo só poderão operar uma única linha, especificada no respectivo credenciamento, sendo essa de caráter pessoal e intransferível, ficando vedado o uso do veículo credenciado para outra atividade remunerada e a concessão de credencial para quem já seja permissionário de outra modalidade de transporte público.

Art. 5º Excepcionalmente, o condutor credenciado para a linha regular poderá ser autorizado a operar linha eventual e temporária, estabelecida para atender a eventos esportivos, culturais e emergenciais.

Art. 6º O veículo a ser utilizado no serviço de que trata esta Portaria deverá atender às exigências estabelecidas no Código Nacional de Trânsito, Regulamento do Código e Resoluções do CONTRAN, ser de modelo previamente aprovado pelo Departamento de Transportes Públicos e apresentar as seguintes características:

- I – ser do tipo “peruas” ou semelhantes, com no mínimo 3 portas laterais, possuir cabine fechada com vidros e ser apropriada para o transporte de passageiros;
- II – ter capacidade para no mínimo 9 e no máximo 16 passageiros, incluindo o motorista;
- III – ser da categoria aluguel;
- IV – estar em perfeito estado de funcionamento, conservação e higiene, e ser adequado para o transporte de passageiros, devidamente comprovado através vistoria realizada pelo Departamento de Transportes Públicos;
- V – ser de modelo previamente aprovado e com no máximo 10 anos fora o ano de fabricação;
- VI – não possuir películas, cortinas ou outros dispositivos semelhantes, afixados nos vidros e janelas;
- VII – atender as Normas de Comunicação Visual, de acordo com o estabelecido pelo Departamento de Transportes Públicos e a pintura básica na cor branca ou bege, em toda parte externa da carroceria.

§ 1º Os veículos já autorizados a prestar serviços de lotação, na data da publicação desta Portaria e que não se enquadrarem no estabelecido nos incisos V e VII deste artigo, deverão ser substituídos obrigatoriamente no exercício de 1998, por ocasião da renovação da respectiva credencial.

§ 2º Poderá ser utilizado neste serviço veículo adquirido através de arrendamento mercantil ou *leasing*, desde que o interessado no credenciamento figure como único arrendatário perante a instituição financeira.

Art. 7º A substituição do veículo autorizado, indicado na credencial, somente poderá ser feita por outro de fabricação mais recente, observadas as exigências da legislação pertinente e o disposto no artigo 6º.

Parágrafo único. Em caráter excepcional e a critério do Departamento de Transportes Públicos, o estabelecido no *caput* deste artigo poderá ser dispensado quando a substituição for motivada por roubo, furto ou perda total do veículo, devidamente comprovado.

Art. 8º Na hipótese de depósito das placas do veículo utilizado no serviço de lotação, essa só será permitida pelo prazo máximo de 90 dias, após o que será cancelada automaticamente a respectiva credencial, respeitando a validade da credencial.

Art. 9º Para obter o credenciamento o interessado deverá apresentar o comprovante de aprovação do veículo em vistoria, juntamente com os originais e uma cópia dos seguintes documentos:

- I – requerimento DTP/Guia de Arrecadação indicando a linha de seu interesse e comprovando o recolhimento dos preços públicos devidos;
- II – cédula de identidade – RG e Cadastro de Pessoas Físicas – CPF;
- III – Carteira Nacional de Habilitação – CNH em vigor, de categoria compatível com a capacidade do veículo a ser conduzido, expedida ou registrada pelo DETRAN de São Paulo;
- IV – Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV, em seu nome, Nota Fiscal se for veículo zero quilômetro ou CRV com transferência autorizada e firma reconhecida ou na forma do § 2º, do artigo 6º;
- V – IPVA em vigor;
- VI – inscrição no Cadastro de Contribuintes Mobiliários e o comprovante de quitação anual no caso de renovação;

- VII – comprovante de residência atualizado;
- VIII – certidão de distribuição criminal e da Vara das Execuções Criminais da Comarca de São Paulo com as devidas certidões explicativas quando houver anotação;
- IX – Apólice de Seguro ou comprovante de pagamento equivalente a favor de passageiros e de terceiros no valor mínimo de 7.000,00 UFIR's;
- X – comprovante de conclusão do curso de treinamento e orientação, reconhecido pela SMT/DTP, expedido há menos de 1 ano.

Parágrafo único. Será negado o credenciamento e a renovação para o condutor cujas certidões apresentarem condenação:

- a. por crime doloso contra a pessoa, o patrimônio, os costumes e a família;
- b. por crime culposo, se reincidente num período de cinco anos;
- c. por contravenção penal dolosa contra a pessoa, o patrimônio e a incolumidade pública;
- d. por crime tipificado na lei antitóxico.

Art. 10. Aprovada a documentação mencionada no artigo anterior, o interessado deverá apresentar-se no DETRAN, munido da guia de arrecadação/protocolo devidamente chancelada pelo Departamento de Transportes Públicos, para promover o registro do veículo na categoria, para transporte de passageiro por lotação.

Art. 11. Após o registro pelo DETRAN, o interessado deverá apresentar o veículo ao Departamento de Transportes Públicos, juntamente com o Certificado de Registro de Veículo – CRV e Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo – CRLV, para vistoria final e obtenção do respectivo comprovante de aprovação do veículo em vistoria, não podendo para tal ultrapassar 30 dias da data protocolada no documento do inciso I, do artigo 9º.

Parágrafo único. No caso de *leasing* deverá ser apresentado o Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo – CRLV, juntamente com o contrato de arrendamento mercantil.

Art. 12. Satisfeitas as exigências previstas nesta Portaria será expedida a Credencial pelo prazo de um ano, podendo ser revogada a qualquer tempo, a critério do Departamento de Transportes Públicos e do Regulamento de Infrações.

Art. 13. A renovação da Credencial deverá ser solicitada anualmente pelo condutor a partir dos trinta dias que antecedem seu vencimento.

§ 1º Não sendo revalidada até 30 dias após a data fixada para vencimento, a credencial ficará automaticamente cancelada, comunicando-se o Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN.

§ 2º Para renovação do credenciamento, deverão ser apresentados os requisitos previstos no artigo 9º, no que couber, e Requerimento DTP/Guia de Arrecadação solicitando a renovação com aprovação do veículo em vistoria e recolhimento do devido preço público.

Art. 14. Os autorizados para o serviço de lotação ficarão sujeitos às infrações previstas no Regulamento de Infrações para o Transporte por Lotação sem Taxímetro – RIL, que se classificam em Advertência, Suspensão, Apreensão e Descredenciamento.

Art. 15. Ocorrendo o descredenciamento somente poderá ser pleiteada nova credencial decorridos 3 anos.

Parágrafo único. Havendo o descredenciamento o Departamento de Transportes Públicos comunicará ao DETRAN, para o que couber.

Art. 16. Ocorrendo invalidez ou incapacidade que impossibilite a prestação de serviço devidamente comprovada por documento hábil, o motorista credenciado poderá indicar outro condutor para dirigir o veículo enquanto perdurar a inatividade, preenchidos os requisitos previstos no artigo 9º, no que couber, e não possua credencial em seu nome.

Art. 17. Ao espólio, à viúva e aos herdeiros de motoristas autônomos é assegurado o direito de indicar condutor para dirigir o veículo desde que preencha os requisitos previstos no artigo 9º, no que couber.

Art. 18. Será negada a credencial ao motorista interessado que tiver sido cassado ou descredenciado em outra modalidade de transporte público ou que apresente anotação desabonadora grave a critério do Departamento de Transportes Públicos.

Art. 19. Não será expedida ou renovada a credencial a quem esteja em débito com o Município por falta de pagamento de tributos próprios da atividade ou multas que digam respeito ao veículo ou ao serviço permitido, até que se comprove a quitação.

Art. 20. A cobrança da tarifa desse sistema deverá ser efetuada pelo próprio motorista credenciado, ficando vedada a utilização de outra pessoa como cobrador.

Art. 21. Os casos omissos serão resolvidos pelo Diretor do Departamento de Transportes Públicos.

Art. 22. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário em especial a Portaria SMT/GAB n. 19/94.

Notas sobre a Portaria SMT/GAB n. 182/96

[1] Revoga a Portaria SMT/GAB n. 19, de 5 de março de 1994.

[2] Vide Decreto Municipal n. 28.570, de 28 de fevereiro de 1990, à pág. 835.

LEI N. 12.153, DE 29 DE JULHO DE 1996

DISCIPLINA A REALIZAÇÃO DE MANIFESTAÇÕES PÚBLICAS QUE PREJUDIQUEM A LIVRE CIRCULAÇÃO DOS VEÍCULOS AUTOMOTORES NA AVENIDA PAULISTA

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 25 de junho de 1996, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Toda manifestação pública na Avenida Paulista, que prejudique a livre circulação de veículos automotores, dependerá de prévio aviso à Companhia de Engenharia de Tráfego do Município de São Paulo – CET.

§ 1º O prévio aviso será feito pelos organizadores da manifestação (vetado), informando a data, o horário e o trecho a ser utilizado.

§ 2º A CET adotará as medidas necessárias.

Art. 2º É desnecessário o prévio aviso previsto no artigo anterior, quando as manifestações ocorrerem aos sábados, domingos e feriados, bem como nos dias úteis, das 21:00 horas até às 7:00 horas do dia seguinte.

Art. 3º A presente Lei entra em vigor na data de sua publicação, devendo o Executivo regulamentá-la no prazo de 30 (trinta) dias.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

**LEI N. 12.156,
DE 1º DE AGOSTO DE 1996**

REGULAMENTA A EXPLORAÇÃO PELA INICIATIVA PRIVADA DE SANITÁRIOS PÚBLICOS,
E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 25 de junho de 1996, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º O Executivo através de permissão de uso legará à iniciativa privada, a exploração de sanitários públicos, sem ônus para o Município.

Art. 2º A localização dos sanitários objeto de permissão será estabelecida pelo Executivo, em locais de grande fluxo de pessoas.

Art. 3º Nos pontos inicial e final de ônibus urbano ou interurbano as concessionárias ou permissionárias deverão instalar sanitários públicos, podendo explorá-los na forma do disposto nesta Lei, franqueando o seu uso aos seus empregados.

Parágrafo único. Quando se tratar de estação terminal ou de transbordo, com várias linhas usuárias, a instalação dos sanitários públicos será obrigatória e de responsabilidade solidária das empresas usuárias na proporção de um sanitário para cada 10 (dez) linhas ou fração e sua operacionalização será objeto do decreto regulamentador.

Art. 4º O projeto construtivo obedecerá preferencialmente a uma padronização e suas características gerais obedecerão a normas fixadas pelo Executivo.

Art. 5º O uso pelo público dos sanitários objeto desta Lei poderá ser feito através de cobrança de tarifa, a qual será fixada pelo Executivo.

Art. 6º O permissionário poderá explorar publicidade nos sanitários públicos, mediante critérios fixados pelo Executivo.

Art. 7º O Executivo estabelecerá sistemas de fiscalização, visando garantir a higiene e limpeza dos sanitários bem como condições mínimas para sua operacionalização.

Art. 8º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, devendo ser regulamentada em até 90 (noventa) dias de sua promulgação, revogadas as disposições em contrário.

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

**DECRETO N. 36.296,
DE 7 DE AGOSTO DE 1996**

REGULAMENTA A LEI N. 12.140, DE 5 DE JULHO DE 1996,^[1] E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Paulo Maluf, Prefeito do Município de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, e

Considerando o disposto na Lei n. 12.140, de 5 de julho de 1996;

Considerando que a qualidade do ar de São Paulo tem atingido níveis críticos de poluentes;

Considerando que os benefícios advindos do uso do gás natural justificam sua imediata implantação como combustível automotor;

Considerando, ainda, que o número de variáveis e agentes envolvidos no processo de substituições dos ônibus ou motores demandam providências de ordem técnica, estudos e planejamento das conversões e avaliação de impacto nos custos do sistema, decreta:

Art. 1º A alteração do combustível dos veículos que operam no Sistema Municipal de Transporte Coletivo, prevista no artigo 1º da Lei n. 12.140, de 5 de julho de 1996, será precedida, em qualquer de suas etapas, por um Plano de Alteração de Combustível – PAC.

§ 1º O PAC será elaborado pela São Paulo Transporte S/A., órgão gestor dos Transportes Públicos do Município, em articulação com a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, com cronologia tal que possibilite a implementação da citada lei, a partir de 1997.

§ 2º O PAC considerará as múltiplas variáveis para a consecução das metas e os vários órgãos envolvidos nos âmbitos federal, estadual e municipal, bem como a legislação pertinente.

§ 3º O PAC deverá priorizar os aspectos de disponibilidade e proximidade de redes de gás, os tipos de equipamentos rodantes e demais aspectos técnicos e de segurança.

§ 4º O PAC conterá informações dos lotes, linhas, quantidades e tipo de veículos a gás que substituirão os a diesel.

Art. 2º A São Paulo Transporte S/A. expedirá Ordens de Serviço às empresas por ela contratadas para a operação do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, na modalidade comum, de forma a dar cumprimento às metas estabelecidas no artigo 1º da Lei n. 12.140, de 5 de julho de 1996, e em conformidade com o PAC.

§ 1º Caso ocorram dificuldades de implantação de infra-estrutura de abastecimento de gás uniformemente para todos os lotes que compõem a frota, poderá haver compensações entre lotes, desde que não se alterem as metas estabelecidas.

§ 2º Será exigido, das empresas prestadoras de serviço de transporte coletivo, um programa de treinamento para técnicos e pessoal de operação e manutenção.

Art. 3º A avaliação técnica prevista no artigo 1º, § 2º, da Lei n. 12.140, de 5 de julho de 1996, será efetuada pela Secretaria Municipal de Transportes, através da São Paulo Transporte S/A. e pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, respeitados os respectivos campos de competência.

Parágrafo único. A avaliação técnica se dará após a implantação de cada etapa, ou seja, após a operacionalização de cada percentual anual, conforme artigo 1º, § 1º, da Lei n. 12.140, de 5 de julho de 1996.

Art. 4º Os veículos ou motores a gás natural, originais de fábrica, deverão conter, no Manual do Proprietário ou documento que o integre, para efeito de acompanhamento e controle, os valores máximos de emissão dos poluentes: monóxido de carbono (CO); hidrocarbonetos (HC); óxidos de nitrogênio (NOx); ruído e outras informações, em conformidade com a Lei Federal n. 8.723, de 28 de outubro de 1993, as resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, em consonância com o Programa Nacional de Controle da Poluição por Veículos Automotores – PROCONVE, respeitado o sistema metrológico em vigor no Brasil.

§ 1º O Manual do Proprietário ou documento que o integre, para veículos ou motores discriminados no *caput* deste artigo, deverá conter, dentre outras, informações sobre o sistema de armazenamento e alimentação de gás, apresentando o desenho isométrico da tubulação de alta pressão, especificação técnica de válvulas, equipamentos e materiais utilizados, bem como as seguintes especificações dos cilindros de alta pressão:

- a. fabricante;
- b. lote de fabricação;
- c. número de série;
- d. capacidade hidráulica, por cilindro e total;
- e. data de fabricação;
- f. data da instalação;
- g. data da primeira reinspeção;
- h. pressão de trabalho.

§ 2º Todas as informações sobre o sistema de armazenamento, alimentação e dispositivos de segurança deverão estar referenciadas ao respectivo número de chassi de instalação.

§ 3º Será de integral responsabilidade do proprietário do veículo o cumprimento dos prazos de reinspeção dos cilindros de alta pressão.

Art. 5º Fica autorizada a transformação ou conversão, para motores ciclo Otto a gás natural, de motores ciclo Diesel em uso.

§ 1º A transformação ou conversão dos motores de que trata o *caput* deste artigo, deverá estar devidamente homologada pelos órgãos competentes ou entidades delegadas por esses órgãos, para os níveis de emissões, ruídos e condições estruturais e de armazenamento de gás natural no veículo, bem como ter regularizado o respectivo Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos.

§ 2º O veículo que utilizar motor transformado ou convertido deverá atender a todas as exigências previstas para veículos originais de fábrica, conforme previsto no artigo 4º, *caput* e §§ 1º, 2º e 3º, deste Decreto.

§ 3º Os veículos transformados ou convertidos para gás natural, que admitirem funcionamento alternado com outros combustíveis, quando circularem com combustível diferente do gás natural estarão sujeitos à penalidade de que trata o artigo 2º da Lei n. 12.140, de 5 de julho de 1996.

Art. 6º Compete à Empresa Gestora dos Transportes Públicos do Município – São Paulo Transporte S/A., a aplicação das penalidades previstas no artigo 2º da Lei n. 12.140, de 5 de julho de 1996, e no § 3º, do artigo 5º, deste Decreto.

Art. 7º Os veículos e/ou motores importados em razão da necessidade de cumprir as metas estabelecidas no artigo 1º, § 1º, da Lei n. 12.140, de 5 de julho de 1996, deverão atender a todas as exigências para veículos originais de fábrica, conforme previsto no artigo 4º e seus parágrafos e as prescritas para motores transformados ou convertidos, consoante disposto no artigo 5º e seus parágrafos, todos deste Decreto.

Art. 8º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Paulo Maluf – Prefeito do Município.



Nota sobre o Decreto n. 36.296/96

[1] *Vide* Lei Municipal n. 12.140, de 5 de julho de 1996, à pág. 940.

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,^[1] E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 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) Uni-



dades 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.

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

Nota sobre a Lei n. 12.157/96

[1] *Vide* Lei Municipal n. 11.733, de 27 de março de 1995, à pág. 894.

DECRETO N. 36.305, DE 13 DE AGOSTO DE 1996

REGULAMENTA A LEI N. 11.733, DE 27 DE MARÇO DE 1995,^[1] QUE DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DO PROGRAMA DE INSPEÇÃO E MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS EM USO, ALTERADA PELA LEI N. 12.157, DE 9 DE AGOSTO DE 1996^[2]

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

Art. 1º Fica definido que a frota alvo do Programa I/M – SP, para o exercício de 1997, será composta por veículos fabricados a partir de 1999 até 1986, incluindo os extremos, de acordo com o artigo 5º da Lei n. 11.733, de 27 de março de 1995 e Resolução CONAMA n. 7/93.

§ 1º A frota alvo será composta por todos os veículos equipados com motores ciclo Otto e Diesel; excetuando-se os veículos militares, agrícolas, de competição, tratores, máquinas de terraplenagem e pavimentação.

§ 2º A frota alvo, que será inspecionada anualmente, deverá seguir os parâmetros definidos no parágrafo único do artigo 5º da Lei n. 11.733/95, ficando dispensados da inspeção os veículos novos, no ano do exercício do registro inicial (1º registro).

§ 3º A critério da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente – SVMA e em função da legislação pertinente, outros veículos poderão ser excluídos da composição da frota alvo, por meio de Portaria.

§ 4º A ampliação da frota alvo, para os anos subsequentes, será estabelecida em Portaria da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente.

Art. 2º A aprovação na inspeção realizada pelo Programa será atestada através de um certificado e um selo emitidos pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente.

§ 1º O referido selo será afixado no veículo, em local adequado e visível, a fim de facilitar a fiscalização, cabendo ao proprietário a responsabilidade pela sua conservação durante o período de validade.

§ 2º Para o veículo rejeitado ou reprovado, a Concessionária emitirá Relatório de Inspeção indicando a razão da rejeição ou reprovação.

Art. 3º O calendário para execução das inspeções e certificações de veículos da frota licenciada no Município de São Paulo será definido anualmente, através de Portaria expedida pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente.

§ 1º A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente deverá dar ampla divulgação a este calendário, com adequada antecedência.

§ 2º A antecipação de que trata o artigo 1º da Lei n. 12.157, de 9 de agosto de 1996, será definida, com a devida antecedência, através de Portaria expedida pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, com base em estudos de viabilidade técnico-operacional e ambiental.

Art. 4º Os veículos componentes da frota de uso intenso referidos no artigo 2º da Lei n. 12.157, de 9 de agosto de 1996 são:

- I – Ônibus (municipais de permissionárias, alternativos e especiais);
- II – Táxis (de empresas, cooperativas e autônomos);
- III – Lotação;
- IV – Veículos de transporte escolar; e
- V – Veículos pertencentes à frota de coleta de lixo que prestam serviços à Prefeitura do Município de São Paulo e a terceiros.

§ 1º A partir de 1997, inclusive, a frota de uso intenso poderá ser obrigada a mais de uma inspeção anual, a critério da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, devendo haver diferenciação na forma de identificação para a Certificação Ambiental.

§ 2º A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente fará avaliações do Programa que poderão implicar a ampliação da frota de uso intenso, visando atingir as metas ambientais para a redução da emissão de poluentes.

Art. 5º Os procedimentos de inspeção e os padrões máximos de emissões de gases poluentes, particulares e ruídos, serão aqueles especificados através de Portaria expedida pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, em conformidade com o artigo 12 da Lei Federal n. 8.723, de 28 de outubro de 1993, e com as normas gerais aplicáveis, estabelecidas pelas Resoluções pertinentes.

Art. 6º As multas previstas no artigo 3º da Lei n. 12.157, de 9 de agosto de 1996 são aplicáveis por dia de utilização irregular do veículo, limitadas ao máximo de 4 por mês.

§ 1º Os débitos oriundos da aplicação das multas deverão ser quitados no prazo de 30 (trinta) dias, contados a partir de sua emissão.

§ 2º As multas serão processadas pela Companhia de Processamento de Dados do Município de São Paulo – PRODAM.

Art. 7º O preço público a ser cobrado dos proprietários dos veículos, pela Concessionária, devido à realização da inspeção, será divulgado, através de Portaria, pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente.

Art. 8º O sistema eletrônico de fiscalização de veículos, previsto no artigo 4º da Lei n. 12.157, de 9 de agosto de 1996, poderá ser adotado, a critério da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente.

Art. 9º Todo veículo que sofrer modificação na motorização, alterando ou não o combustível original, deverá, compulsoriamente, efetuar nova inspeção a fim de obter nova Certificação Ambiental.

Art. 10. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 11. Revogam-se as disposições em contrário.

Paulo Maluf – Prefeito do Município.



Notas sobre o Decreto n. 36.305/96

[1] *Vide* Lei Municipal n. 11.733, de 27 de março de 1995, à pág. 894.

[2] *Vide* Lei Municipal n. 12.157, de 9 de agosto de 1996, à pág. 947.



DECRETO N. 36.329, DE 22 DE AGOSTO DE 1996

REGULAMENTA A LEI N. 12.153, DE 29 DE JULHO DE 1996,^[1] QUE DISPÕE SOBRE A REALIZAÇÃO DE MANIFESTAÇÕES PÚBLICAS QUE PREJUDIQUEM A LIVRE CIRCULAÇÃO DOS VEÍCULOS AUTOMOTORES NA AVENIDA PAULISTA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Art. 1º Toda manifestação pública na Avenida Paulista, que prejudique a livre circulação de veículos automotores, dependerá de prévio aviso à Companhia de Engenharia de Tráfego – CET.

Art. 2º O prévio aviso previsto no artigo anterior será feito pelos organizadores da manifestação, com antecedência mínima de 5 (cinco) dias de sua realização, contendo as seguintes informações:

- I – dia, horário e trecho a ser percorrido;
- II – data, nome, endereço, telefone, horário comercial e assinatura da pessoa responsável pela sua organização;
- III – número estimado de participantes, identificação de veículos automotores participantes, e outros dados pertinentes.

Art. 3º Os organizadores da manifestação assinarão Termo de Compromisso, assumindo pessoalmente a responsabilidade por danos ao patrimônio público e privado que eventualmente venham a ser cometidos pelos participantes do evento.

Art. 4º O Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV estabelecerá a forma e os requisitos de protocolo do prévio aviso, bem como definirá os procedimentos que a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET seguirá para a adoção das medidas necessárias, incluindo o planejamento, acompanhamento e operacionalização das manifestações públicas.

Art. 5º À Companhia de Engenharia de Tráfego – CET adotará as medidas necessárias e, em especial:

- I – analisará a conformidade do prévio aviso às disposições deste Decreto e da legislação pertinente e convocará o interessado para sanar eventuais omissões ou dúvidas;
- II – elaborará estudos sobre o impacto do evento no trânsito e proporá ao organizador, quando for o caso, alternativas de data, horários, trajetos, ocupação e demais características do evento;
- III – planejará a operacionalização do evento, conforme o prévio aviso, ou, quando for o caso, conforme o combinado com os organizadores.

Art. 6º A Companhia de Engenharia de Tráfego – CET encaminhará ao Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV o prévio aviso, as manifestações técnicas e eventuais alterações propostas em relação ao evento.

Art. 7º É competente para a adoção das providências previstas na legislação vigente, em especial as constantes do artigo 45 do Decreto Federal n. 62.127, de 16 de janeiro de 1968 – Regulamento do Código Nacional de Trânsito – RCNT, o Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, considerada a interferência no trânsito.

Art. 8º A realização da manifestação pública em desacordo com as disposições deste Decreto será comunicada ao Órgão do Ministério Público e autoridades policiais competentes, para as providências cabíveis.

Art. 9º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Paulo Maluf – Prefeito do Município.



[1] *Vide* Lei Municipal n. 12.153, de 29 de junho de 1996, à pág. 944.

**DECRETO N. 36.430,
DE 4 DE OUTUBRO DE 1996**

DISCIPLINA AS CONDIÇÕES PARA VENDA DO “BILHETE DO TRABALHADOR”, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Considerando que, apesar da legislação trabalhista determinar que o pagamento do salário dos trabalhadores deve ser feito até o quinto dia útil de cada mês, é prática da maioria dos empregadores efetuar tal pagamento exatamente no último dia permitido;

Considerando a conveniência de instituir mecanismos de estímulo para a venda antecipada dos referidos bilhetes, que poderá representar economia para o usuário não abrangido pelo benefício do vale-transporte;

Considerando, por fim, a necessidade de melhorar o atendimento prestado nos postos de venda de bilhetes de passagem, prejudicado pelas filas geradas pelo grande número de adquirentes de vale-transporte, passe escolar e bilhete do trabalhador, que se concentram naqueles locais nos cinco primeiros dias de cada mês, decreta:

Art. 1º O Bilhete do Trabalhador, para utilização em todas as linhas de Ônibus do Sistema de Transporte Coletivo do Município de São Paulo, nas Modalidades Comum e Bairro a Bairro, terá seu preço de venda equivalente a 90% (noventa por cento) do valor da tarifa oficial vigente.

Art. 2º O Bilhete do Trabalhador poderá ser adquirido por pessoa física, mediante apresentação de documento de identidade, junto aos postos de venda mantidos pela São Paulo Transporte S/A., ou nos locais por ela autorizados, no período compreendido entre o 6º (sexto) e o 10º (décimo) dia útil de cada mês, na quantidade mínima de 1 (uma) dezena e máxima de 10 (dez) dezenas.

Art. 3º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial o parágrafo único do artigo 2º do Decreto n. 36.136, de 11 de junho de 1996.

Paulo Maluf – Prefeito do Município.

**PORTARIA SMT/GAB N. 343,
DE 2 DE DEZEMBRO DE 1996**

EXPEDE O REGULAMENTO DE INFRAÇÕES – RIN

O Secretário Municipal de Transportes, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e Considerando que o Decreto n. 28.570, de 28 de fevereiro de 1990,[1] autorizou o serviço de transporte de passageiros, através de lotação a ser prestado por “peruas” ou outros veículos sem taxímetro;

Considerando que para a efetiva fiscalização desse sistema, necessário se faz a edição de normas disciplinadoras, resolve:

Art. 1º Expedir o Regulamento de Infrações – RIL – a ser aplicado aos veículos e operadores cadastrados para prestação de serviço de transporte de passageiros através de lotação, sem taxímetro.

Art. 2º A inobservância das obrigações estabelecidas na regulamentação desse serviço de transporte, sujeitará o infrator às seguintes normas disciplinadoras:

- I – advertência;
- II – suspensão;

- III – retenção;
- IV – apreensão;
- V – descredenciamento.

Art. 3º Para efeito de aplicação deste Regulamento, as infrações classificam-se em Graves, Médias e Leves, conforme abaixo:

Penalidades do Grupo Leve:

- I – não trajar-se adequadamente;
- II – não tratar com polidez e urbanidade os passageiros e o público;
- III – não devolver objetos ou valores esquecidos ou deixados no interior do veículo;
- IV – transitar com veículo em más condições de higiene;
- V – não apresentar no veículo elementos de identificação ou orientação exigidos pelo Departamento de Transportes Públicos;
- VI – afixar no veículo inscrições ou cartazes sem autorização do DTP;
- VII – deixar de comunicar ao Departamento de Transportes Públicos, no prazo de 30 (trinta) dias, qualquer alteração de residência ou endereço postal, ou fornecê-los erroneamente;
- VIII – deixar de cumprir aviso, ofício, convocação ou intimação da SMT, entregue com antecedência necessária para seu cumprimento;
- IX – utilizar veículo no serviço com equipamentos que não sejam originais de fábrica ou aprovados pelo Departamento de Transportes Públicos;
- X – não apresentar no veículo afixado em local determinado pelo Departamento de Transportes Públicos, a tabela de tarifas e/ou similar.

Penalidade do Grupo Médio:

- XI – transitar com veículo em más condições de conservação;
- XII – recusar passageiros, salvo nos casos previstos em lei;
- XIII – desobedecer regulamento de linha de lotação aprovado pelo Departamento de Transportes Públicos;
- XIV – transitar com intimação expedida pelo DTP, com prazo vencido;
- XV – arregimentar passageiros de outras modalidades de transportes;
- XVI – alterar ou danificar sinalização de trânsito ou bens públicos;
- XVII – permitir que condutor não registrado como preposto opere o serviço;
- XVIII – transitar com placa deslacrada;
- XIX – transitar com o veículo com combustível para o qual não está autorizado;
- XX – praticar atos de agitação ou balbúrdia;
- XXI – dar fuga à pessoa perseguida pela polícia, sob acusação de prática de crime;
- XXII – utilizar o veículo para outra finalidade que não a autorizada;
- XXIII – conduzir o veículo sem usar o cinto de segurança ou com a falta deste.

Penalidades do Grupo Grave:

- XXIV – desrespeitar a capacidade legal de lotação do veículo;
- XXV – obrigar os passageiros a descerem antes do local de destino;
- XXVI – abandonar o veículo na via pública, para impossibilitar a ação da fiscalização;
- XXVII – transitar com veículo em más condições e ou sem os equipamentos de segurança obrigatórias;
- XXVIII – ostentar qualquer tipo de propaganda não autorizada pela Prefeitura;
- XXIX – utilizar-se de meios enganosos para se apropriar de importâncias indevidas do passageiro;
- XXX – utilizar tabelas de tarifas não autorizadas ou fraudadas;
- XXXI – adulterar as placas de identificação do veículo ou utilizar placas não pertencentes ao mesmo;

- XXXII – utilizar veículo movido por combustível não autorizado em legislação específica;
- XXXIII – efetuar transporte remunerado com veículo diferente daquele autorizado na credencial;
- XXXIV – dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza;
- XXXV – não exibir à fiscalização os documentos que forem exigidos ou evadir-se quando abordado pela mesma;
- XXXVI – operar em linha para a qual não está autorizado;
- XXXVII – alterar itinerário sem motivos justificáveis e sem autorização;
- XXXVIII – deixar de operar a linha a qual está autorizado, sem prévia justificativa ou ciência do coordenador da linha;
- XXXIX – dirigir o veículo de forma a comprometer a segurança dos usuários e demais ocupantes das vias públicas;
 - XL – dificultar, retardar ou impedir a ação da fiscalização;
 - XLI – interromper a viagem sem motivo justificado;
 - XLII – abastecer ou efetuar manutenção do veículo com passageiro a bordo;
 - XLIII – falsificar e/ou utilizar documento falso em informação prestada à SMT;
 - XLIV – trafegar com porta aberta;
 - XLV – operador do sistema fumar no interior do veículo.

Art. 4º Aos infratores serão aplicadas as penas de advertência, suspensão, apreensão e o descredenciamento, de acordo com a gravidade da falta cometida conforme abaixo:

Penalidades Graves – PG

Suspensão do veículo da linha por 24 horas sem retenção:

- na reincidência, suspensão do veículo da linha por 24 horas, com retenção;
- na reincidência, suspensão do veículo da linha por 48 horas, com retenção e assim sucessivamente.

Penalidades Médias – PM

- advertência por escrito;
- na reincidência, suspensão do veículo da linha por 24 horas, com retenção;
- na reincidência, suspensão do veículo da linha por 48 horas, com retenção e assim sucessivamente.

Penalidades Leves – PL

- advertência por escrito;
- na reincidência, suspensão do veículo da linha por 24 horas, sem retenção;
- na reincidência, suspensão do veículo da linha por 24 horas, com retenção;
- havendo nova reincidência, suspensão do veículo da linha por 48 horas, com retenção, e assim sucessivamente.

Art. 5º Caberá o descredenciamento automaticamente:

- I – ao credenciado que no prazo de 120 (cento e vinte) dias reincidir em 3 (três) penalidades do Grupo Grave – PG em diferentes datas;
- II – ao credenciado que no prazo de 120 (cento e vinte) dias reincidir em 5 (cinco) penalidades do Grupo Médio – PM em diferentes datas;
- III – ao credenciamento que for encontrado operando o serviço em estado de embriaguez, ou sob efeito de substâncias tóxicas;
- IV – ao credenciado que for encontrado operando o serviço durante o prazo de duração da pena de suspensão, com o veículo credenciado ou outro.

Art. 6º Para efeito deste Regulamento, considera-se reincidência o cometimento da mesma infração ou infração do mesmo grupo, em diferentes datas, dentro do período de 120 (cento e vinte) dias.

Art. 7º Os veículos que forem autuados com retenção terão o prazo de 72 horas após a liberação para correção da irregularidade, a ser constatada através de nova vistoria.

Art. 8º O veículo que for objeto de infração cuja penalidade resultar na suspensão da linha com retenção, será encaminhado ao pátio da Prefeitura.

§ 1º Se houver evasão do motorista condutor, ou se este não for ou não comprovar a devida habilitação para conduzir o veículo, caberá à Prefeitura a remoção do mesmo com a cobrança do devido preço público.

§ 2º O veículo retido por força deste Regulamento será liberado ao seu legítimo proprietário, mediante a apresentação do Certificado de Registro de Veículo CRV e Cédula de Identidade – RG originais, nos dias úteis.

Art. 9º Considera-se infração, para efeitos desta Portaria a inobservância de qualquer preceito que disciplina o transporte remunerado de passageiros em veículos sem taxímetro e demais atos expedidos para sua regulamentação.

Art. 10. As infrações para as quais não haja penalidade específica serão classificadas no Grupo Leve, sem prejuízo das demais.

Art. 11. A aplicação das penalidades será procedida pelo Departamento de Transportes Públicos ou seus agentes autorizados.

Art. 12. Os infratores autuados por este Regulamento poderão apresentar Recurso, por escrito, no prazo de 10 (dez) dias úteis, a partir da data da infração.

Parágrafo único. As defesas apresentadas serão julgadas por Comissão Especial a ser constituída pelo Departamento de Transportes Públicos para esse fim.

Art. 13. O Departamento de Transportes Públicos poderá apreender o veículo, com vistas ao cumprimento das disposições contidas na regulamentação em vigor e quando:

I – o condutor abandonar o veículo na via pública para impossibilitar a ação da fiscalização;

II – o condutor deixar de portar ou exibir à autoridade competente ou a seus agentes os documentos exigidos para a operação do serviço;

III – o veículo transitar:

a. produzindo fumaça;

b. com defeito em qualquer dos equipamentos obrigatórios, ou com a falta destes;

c. em más condições de segurança;

d. usando combustível não autorizado.

IV – ordenada judicialmente;

V – o condutor for encontrado em estado de embriaguez ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza;

VI – não estiver devidamente autorizado a operar o serviço de lotação;

VII – for alterada a característica do veículo sem autorização;

VIII – tiver falsificada a placa de identificação.

Art. 14. As penalidades serão impostas aos proprietários dos veículos, aos seus condutores, ou a ambos conforme o caso.

Art. 15. Aos condutores caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos por eles praticados na direção dos veículos.

Parágrafo único. Não sendo possível identificar o condutor infrator, a responsabilidade recairá sobre o proprietário do veículo.

Art. 16. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.



[1] Vide Decreto Municipal n. 28.570, de 28 de fevereiro de 1990, à pág. 835.

PORTARIA DTP/GAB n. 82, DE 14 DE FEVEREIRO DE 1997

DISPÕE SOBRE AS NORMAS DE COMUNICAÇÃO VISUAL A SEREM CUMPRIDAS PELOS VEÍCULOS UTILIZADOS NO SERVIÇO DE LOTAÇÃO

O Diretor do Departamento de Transportes Públicos, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

Considerando o inciso VII do artigo 6º da Portaria SMT/GAB n. 182/96,^[1] que dispõe sobre o atendimento às normas de comunicação visual;

Considerando ainda que o veículo identificado por linha e número possibilita rápida visualização ao usuário, agilizando assim o embarque de passageiros nos pontos, resolve:

Art. 1º O veículo a ser utilizado no serviço de lotação de que trata o Decreto n. 28.570/90^[2] deverá apresentar as seguintes características:

I – no teto do veículo deverá ser instalado um *rack* luminoso, conforme desenho constante do Anexo I da presente Portaria, com as seguintes especificações:

a. tamanho do luminoso:

- comprimento: 0,50m;
- altura: 0,15m.

b. inscrição: LOTAÇÃO na cor azul.

II – nas laterais do veículo, pintura ou faixa adesiva na cor azul 5522 (esmalte extra-rápido 242 da Coral ou equivalente) de 0,26m, conforme desenho constante do Anexo II da presente Portaria, com as seguintes especificações:

a. inscrição: LOTAÇÃO mais o número e nome da linha com letras maiúsculas, na cor branca;

b. o alfabeto-padrão a ser utilizado deve ser o tipo Helvética Médio, as letras da inscrição LOTAÇÃO deverão ter 0,18m de altura e do número e nome da linha deverão ter 0,06m de altura;

c. o nome da linha a ser inscrito deverá ser de acordo com o Anexo III.

III – na frente do veículo, pintura ou adesivo com as seguintes especificações:

a. inscrição: número da linha na cor azul 5522 (esmalte extra-rápido 242 da Coral ou equivalente);

b. o alfabeto-padrão a ser utilizado deve ser o tipo Helvética Médio, as letras da inscrição deverão ter 0,12m de altura.

IV – na traseira do veículo, pintura ou faixa adesiva na cor azul 5522 (esmalte extra-rápido 242 da Coral ou equivalente) de 0,20m, conforme desenho constante do Anexo IV da presente Portaria, com as seguintes especificações:

a. inscrição: RECLAMAÇÕES TEL.: 158 e o número da credencial do operador, em letras maiúsculas e na cor branca;

b. o alfabeto-padrão a ser utilizado deve ser o tipo Helvética Médio, as letras da inscrição deverão ter 0,06m de altura.

Art. 2º Os credenciados na modalidade de transporte coletivo por lotação sem taxímetro terão o prazo de 90 (noventa) dias para apresentarem a comunicação visual descrita no artigo anterior sob pena de autuação pelo RIL – Portaria SMT/GAB n. 343/96.

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

Notas sobre a Portaria DTP/GAB n. 82/97

[1] Vide Portaria SMT/GAB n. 182, de 1º de julho de 1996, à pág. 941.

[2] Vide Decreto n. 28.570, de 28 de fevereiro de 1996, à pág. 835.

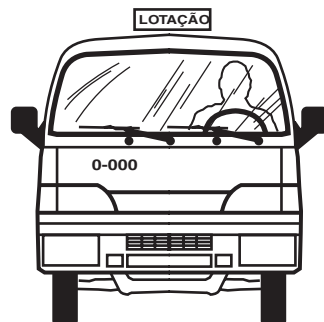
ANEXO I À PORTARIA DTP/GAB n. 82/97



VW-Kombi



Besta Topic

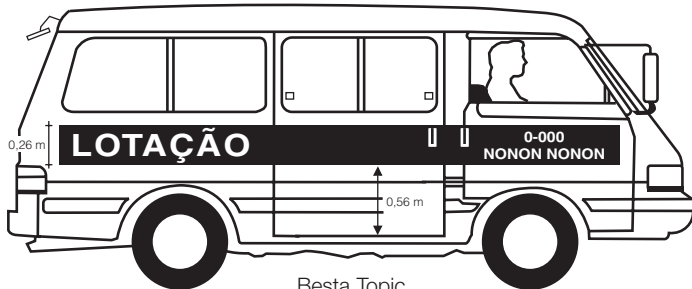


Hyundai Mitsubishi
Mercedes-Benz

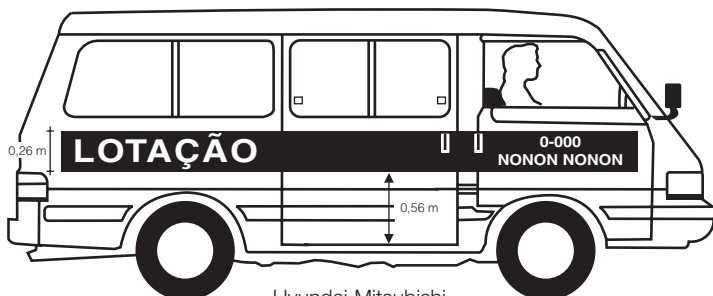
ANEXO II À PORTARIA DTP/GAB n. 82/97



VW-Kombi



Besta Topic



Hyundai Mitsubishi
Mercedes-Benz

ANEXO III À PORTARIA DTP/GAB n. 82/97

9-001 CAPÃO REDONDO - SANTO AMARO
 9-002 JD. DAS ROSAS - SANTO AMARO
 9-003 COHAB JUSCELINO - † ITAQUERA
 9-004 COHAB J. BONIFÁCIO - † ITAQUERA
 9-005 PQ. REGINA - SANTO AMARO
 9-006 MORRO GRANDE - LAPA
 9-008 CIDADE LÍDER - † ARTUR ALVIM
 9-010 3ª DIVISÃO - SÃO MATEUS
 9-011 COHAB TAIPAS - LAPA
 9-012 JD. SÃO PAULO - GUAIANAZES
 9-013 CIDADE TIRADENTES - † PENHA
 9-015 COHAB P. MAIA - GUAIANAZES
 9-016 JD. ROMANO - ITAIM PAULISTA
 9-017 JD. DAS OLIVEIRAS - ITAIM PAULISTA
 9-018 CID. TIRADENTES - GUAIANAZES
 9-019 JD. CAMARGO NOVO - ITAIM PTA.
 9-021 COHAB JUSCELINO - GUAIANAZES
 9-022 CEM. DA SAUDE - † VL. MATILDE
 9-023 PRAÇA MAIACÁ - † PENHA
 9-024 CEM. DO LAJEADO - GUAIANAZES
 9-025 VILA IOLANDA - GUAIANAZES
 9-026 ITAIM PAULISTA - GUAIANAZES
 9-027 VILA MARA - SÃO MIGUEL
 9-028 JD. ROBRU - SÃO MIGUEL
 9-029 CONJ. J. BONIFÁCIO - GUAIANAZES
 9-030 JD. ROBRU - GUAIANAZES
 9-032 JD. VISTA ALEGRE - CENTRO
 9-033 DIVISA FERRAZ - GUAIANAZES
 9-034 PQ. TIETÊ - CENTRO
 9-035 CONJ. ALAMANDAS - † A. ALVIM
 9-036 ITAQUERA - † ARTUR ALVIM
 9-038 CID. KEMEL I - ITAIM PTA.
 9-039 CID. KEMEL II - ITAIM PTA.
 9-040 JD. NÉLIA - ITAIM PTA.
 9-041 JD. MIRIAM - ITAIM PTA.
 9-042 † ARTUR ALVIM - ITAIM PTA.
 9-043 CID. SAT. STA. BÁRBARA - S. MATEUS
 9-044 † ARTUR ALVIM - JD. MARÍLIA
 9-045 JD. DOS IPÊS - ITAIM PTA.
 9-046 JD. FANGANIELLO - GUAIANAZES
 9-047 EST. JARAGUÁ - CIRCULAR
 9-048 ERM. MATARAZZO - † VL. MATILDE
 9-049 JD. CAMPOS - SÃO MIGUEL
 9-050 VL. TALARICO - † VL. MATILDE
 9-051 JD. TABOÃO - SANTO AMARO
 9-052 JD. R. PIRANI - S. MATEUS
 9-053 JD. PEDRO J. NUNES - † A. ALVIM
 9-054 JD. GUACURI - JABAQUARA

9-055 VL. NOVA CURUÇÁ - S. MIGUEL
 9-056 PQ. BOA ESPERANÇA - S. MATEUS
 9-057 BURGO PAULISTA - † PATRIARCA
 9-058 JD. NORDESTE - † PATRIARCA
 9-059 SÃO MIGUEL - † ARTUR ALVIM
 9-060 JD. DOS IPÊS - SÃO MIGUEL
 9-061 B. DOS PIMENTAS - SÃO MIGUEL
 9-062 PQ. TIETÊ - LAPA
 9-063 VL. CARMOSINA - † ITAQUERA
 9-064 VL. ANY - JD. AIMORÉ
 9-065 JD. SANTO ANDRÉ - S. MATEUS
 9-066 VL. REGINA - † ITAQUERA
 9-067 VL. NHOCUNÉ - † PATRIARCA
 9-068 DIV. GUARULHOS - SÃO MIGUEL
 9-069 DIV. GUARULHOS - ERM. MATARAZZO
 9-070 ERM. MATARAZZO - DIV. GUARULHOS
 9-071 DIV. GUARULHOS - ERM. MATARAZZO
 9-073 VL. RUI BARBOSA - † VL. MATILDE
 9-074 † ARTUR ALVIM - PQ. SAVOY CITY
 9-075 JD. QUISIANA - ITAIM PTA.
 9-076 VL. NHOCUNÉ - † GUILHERMINA
 9-077 CONJ. RES. STO. ANTONIO - LAPA
 9-078 VL. MARA - ITAIM PTA.
 9-079 VL. RIO BRANCO - † GUILHERMINA
 9-080 N. S. CAMINHO VELHO - ITAIM PTA.
 9-081 DIV. GUARULHOS - PONTE PEQUENA
 9-082 CONJ. ARAUCÁRIA - † ARTUR ALVIM
 9-083 JD. SÃO NICOLAU - † ARTUR ALVIM
 9-084 JARAGUÁ - VILA AURORA
 9-085 PERUS - CAIÚBA
 9-086 VL. IOLANDA II - GUAIANAZES
 9-087 PQ. DO CARMO - † ITAQUERA
 9-088 VL. DALILA - † VL. MATILDE
 9-089 S. MATEUS - JD. VL. CARRÃO
 9-090 PERUS - JD. ADELFIORI
 9-091 SANTANA - DIV. GUARULHOS
 9-092 † TATUAPÉ - VL. ANTONINA
 9-093 GUAIANAZES - JD. LAJEADO
 9-094 SANTANA - SHOP. CENTER NORTE
 9-095 COHAB ANCHIETA - † A. ALVIM
 9-096 CERET - † TATUAPÉ
 9-097 C. STA. ETELVINA - CID. TIRADENTES
 9-098 PARAISÓPOLIS - STO. AMARO
 9-099 OSEC - RIO BONITO
 9-100 JD. DO RUSSO - PERUS
 9-101 † BRESSER - FAC. SÃO JUDAS
 9-102 JD. DANFER - † PATRIARCA
 9-103 VL. S. TEREZINHA - † PATRIARCA

Continua

Anexo III à Portaria DTP/GAB n. 82/97 (Continuação)

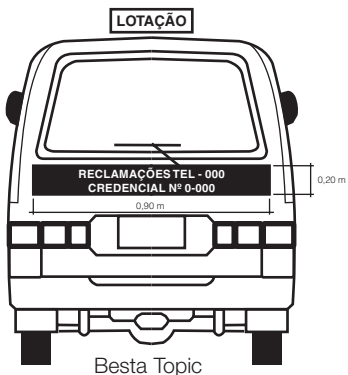
9-104 JD. SOARES - GUAIANAZES
9-105 VL. PONTE RASA - ↑ PATRIARCA
9-106 S. MIGUEL - JD. STA. MARCELINA
9-107 PARAISÓPOLIS - BROOKLIN
9-109 SHOP. ARICANDUVA - ↑ GUILHERMINA
9-110 MOÓCA - ↑ TATUAPÉ
9-111 V. N. CACHOEIRINHA - PAISSANDU
9-112 ↑ ARTUR ALVIM - MAKRO
9-113 PARAISÓPOLIS - PINHEIROS
9-114 JD. JAPÃO - ↑ SANTANA
9-115 GUAIANAZES - JD. MIRIAM
9-116 VL. FORMOSA - ↑ TATUAPÉ
9-117 JD. PRINCESA - ↑ BARRA FUNDA
9-118 CANGAIBA - ↑ GUILHERMINA
9-119 VL. NHOCUNÉ - ↑ ARTUR ALVIM
9-120 PQ. GRAJAÚ - STO. AMARO
9-121 BRASILÂNDIA - LAPA
9-122 JD. CELESTE - ↑ SÃO JUDAS
9-123 JD. BARRO BRANCO - ↑ SANTANA
9-124 JD. UMARIZAL - BROOKLIN
9-126 TREMEMBÉ - ↑ SANTANA
9-128 VL. PROGRESSO - ↑ ITAQUERA

9-129 CID. N. S. MIGUEL - ERM. MATARAZZO
9-130 ENG. GOULART - ↑ PENHA
9-131 VL. LIVIEIRO - SAÚDE
9-133 VL. FORMOSA - SHOP. ARICANDUVA
9-135 LAUZANE PTA. - PONTE PEQUENA
9-136 BOM RETIRO - DIV. SÃO PAULO
9-137 JD. JUSSARA - PINHEIROS
9-144 PQ. L. MUCCIOLO - SHOP. ARICANDUVA
9-150 C. TEOT. VILELA - SHOP. ARICANDUVA
9-156 VL. CISPER - ↑ GUILHERMINA
9-157 PQ. TAIPAS - CONJ. HAB. STA. MARTA
9-162 PQ. AMÉRICA - STO AMARO
9-167 VL. NOVA GALVÃO - ↑ SANTANA
9-168 JD. MORENO - P. XV DE NOVEMBRO
9-169 VL. ZATT - TREVO ANHANGÜERA
9-172 LAUZANE PAULISTA - LAPA
9-174 JD. BRASIL - ↑ BELÉM
9-175 JD. CIBELE - SÃO MATEUS
9-176 JD. MARILDA - JD. IPORANGA
9-177 ITAQUERA - SÃO MATEUS
9-178 VL. EMA - SHOP. ARICANDUVA
9-179 PÇA. D. JOÃO NERY - GUAIANAZES

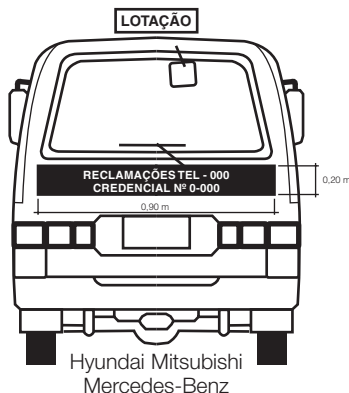
ANEXO IV À PORTARIA DTP/GAB N. 82/97



VW-Kombi



Besta Topic



Hyundai Mitsubishi
Mercedes-Benz

PORTARIA DSV/G. N. 9, DE 11 DE ABRIL DE 1997

REGULAMENTA A CIRCULAÇÃO DE ÔNIBUS NA AVENIDA PAULISTA

O Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

Considerando que incumbe à autoridade de trânsito regulamentar o uso das vias públicas sob sua jurisdição;

Considerando a permanente necessidade de melhorar as condições de circulação dos veículos de transporte coletivo;

Considerando ainda o grande número de ônibus que circula na Avenida Paulista, dificultando sobremaneira o trânsito no local, resolve:

Art. 1º Fica permitido o trânsito de ônibus na Avenida Paulista, no trecho devidamente sinalizado, situado entre as Ruas Teixeira da Silva e Consolação, no sentido de circulação da Praça Oswaldo Cruz para Rua da Consolação, somente aos veículos que operam linhas oficiais.

§ 1º Entende-se por linhas oficiais aquelas definidas pelo Poder Público e pertencentes ao Sistema Municipal e Intermunicipal Regular de Transporte Coletivo.

§ 2º A permissão de que trata este artigo estende-se aos ônibus destinados a:

- a. transporte de escolares, desde que devidamente autorizados para a atividade, pela Secretaria Municipal dos Transportes;
- b. socorro mecânico de emergência;
- c. serviços de saúde;
- d. biblioteca móvel;
- e. categoria oficial.

§ 3º Os veículos mencionados no parágrafo anterior deverão ter características externas que os identifiquem para os serviços a que se destinam.

Art. 2º Fica permitido aos demais ônibus, que não se enquadram nas situações definidas no artigo 1º e seus parágrafos, circular aos sábados, domingos e feriados, bem como nos períodos das 10:00 às 16:00 horas e das 20:00 às 07:00 horas, de segunda à sexta-feira.

Art. 3º Os casos omissos, não previstos nesta Portaria, serão analisados mediante solicitações dirigidas ao Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV.

Art. 4º Esta Portaria entrará em vigor no dia 14 de abril de 1997, revogadas as disposições em contrário.

LEI N. 12.328, DE 24 DE ABRIL DE 1997

CRIA, NO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO, O SUBSISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DE MÉDIA CAPACIDADE, AUTORIZA A ADMINISTRAÇÃO DO MUNICÍPIO A CONTRATAR, PELO REGIME DE CONCESSÃO, A PRESTAÇÃO E A EXPLORAÇÃO DOS SERVIÇOS DO SUBSISTEMA INSTITUÍDO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Celso Pitta, 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 abril de 1997, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Capítulo I Da Definição dos Serviços

Art. 1º Fica criado, integrando o Sistema Municipal de Transportes Urbanos de São Paulo, definido no artigo 173 da Lei Orgânica do Município, o Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade.

Art. 2º Consideram-se serviços integrantes do Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade aqueles que:

- I – possam atender demandas horárias entre 12.000 (doze mil) e 35.000 (trinta e cinco mil) passageiros por sentido em um único corredor de deslocamento das viagens, consideradas uma única seção de contagem;
- II – não interfiram, física e operacionalmente, com o sistema viário do Município, exceto quando não existir outra alternativa viável;
- III – utilizem veículos aptos a transitar em vias totalmente segregadas das demais modalidades de tráfego.

Art. 3º Os serviços que integram o Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade deverão ser implantados e operados de acordo com os seguintes requisitos:

- I – controle de arrecadação e bilhetagem preferencialmente distinto dos controles das demais modalidades que integram o Sistema Municipal de Transportes Urbanos;
- II – baixo impacto sobre o ambiente urbano;
- III – integração arquitetônica e urbanística da sua infra-estrutura com o meio urbano adjacente;
- IV – integração com as demais modalidades do Sistema Municipal de Transportes Urbanos e com outros modais que operam na Região Metropolitana de São Paulo, de forma a melhorar as condições de acessibilidade da população e garantir economicidade de utilização pelo usuário.

Capítulo II Da Concessão

Art. 4º A Prefeitura do Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, poderá delegar, à empresa ou consórcio de empresas, por contrato de concessão, a prestação e a exploração dos serviços ora criados, que poderão ser precedidas de construção das obras de infra-estrutura e instalação de equipamentos correspondentes.

Parágrafo único. A outorga da concessão dar-se-á mediante licitação, na modalidade concorrência, que obedecerá, no que couber, as normas gerais da legislação sobre concessões, licitações e contratos administrativos, observando-se sempre a garantia do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo e o processamento e julgamento em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo.

Art. 5º A instauração do procedimento licitatório será precedida de decreto que, com base em prévios estudos técnicos e econômicos, determinará:

- I – o prazo de concessão, obedecido o limite máximo estabelecido nesta Lei;
- II – a parcela ou o tramo a que se refira cada contrato de concessão;
- III – as características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para o objeto de cada contrato de concessão;
- IV – a obrigação, ou não, da concessionária, de assumir, total ou parcialmente, os custos de implantação da infra-estrutura e dos equipamentos;
- V – outras especificações pertinentes.

Art. 6º A licitação, a contratação e a execução das atividades de planejamento, gestão e fiscalização dos serviços ora instituídos poderão ser atribuídas à São Paulo Transporte S/A., por

delegação da Prefeitura do Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes – SMT.

Parágrafo único. Ocorrendo a delegação prevista no *caput* deste artigo, a Prefeitura, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, assinará, como poder concedente, cada contrato de concessão a seus aditamentos.

Art. 7º Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

- I – poder concedente: a Prefeitura do Município de São Paulo, através da Secretaria Municipal de Transportes – SMT;
- II – objeto da concessão: prestação e exploração dos serviços do Subsistema de Transporte Coletivo de Média Capacidade, ou seus segmentos específicos, dentro dos limites do Município, que poderão ser precedidas de implantação de obras de infraestrutura e equipamentos;
- III – concessionária contratada: pessoa jurídica ou consórcio de empresas, selecionado mediante licitação, na modalidade de concorrência, ou empresa especialmente constituída pelo consórcio vencedor da licitação;
- IV – contratante: a Prefeitura do Município de São Paulo, através da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, ou, por delegação desta, a São Paulo Transporte S/A.;
- V – administração: a Administração Pública, direta ou indireta, do Município de São Paulo.

Art. 8º A concessão de que trata esta Lei pressupõe a prestação de serviço adequado à plena satisfação dos usuários, conforme diretrizes estabelecidas nesta Lei, nos regulamentos, editais e contratos.

Art. 9º O prazo de cada concessão prevista nesta Lei será de, no máximo, 15 (quinze) anos, contados do início da operação comercial para cada parcela objeto da concessão, podendo o edital prever as condições de prorrogação pelo prazo nele estabelecido, obedecido o limite fixado neste artigo.

Art. 10. Os estudos, investigações, levantamentos, projetos, obras e despesas ou investimentos já efetuados, vinculados à concessão, de utilidade para a licitação, realizados pelo poder concedente ou com a sua autorização, estarão à disposição dos interessados, devendo o vencedor da licitação ressarcir os dispêndios correspondentes, especificados no edital.

Parágrafo único. Excepcionalmente, o poder concedente poderá arcar com o ônus e a formalização dos expedientes necessários à obtenção das licenças e autorizações para a execução do objeto da concessão, nos termos a serem especificados no edital de licitação.

Art. 11. A tarifa do serviço público concedido será fixada e reajustada por ato do Prefeito, obedecido o disposto no parágrafo único do artigo 178 da Lei Orgânica do Município.

§ 1º A tarifa paga pelo usuário corresponderá à aquisição de direito de ingresso e utilização do serviço.

§ 2º Ressalvado o disposto no inciso IV do artigo 5º desta Lei, a concessionária terá a tarifa como remuneração do seu investimento em projetos, equipamentos, sistemas e veículos, bem como em implantação e custeio da operação, manutenção e atualização do trecho objeto da concessão, incluindo eventuais ônus com desapropriações e obras públicas necessárias à implantação do empreendimento, podendo o edital de licitação contemplar receitas acessórias ou complementares a serem destinadas à concessionária.

§ 3º A tarifa, representada por bilhete, cartão eletrônico ou qualquer outro meio seguro de controle e validação, emitidos pela São Paulo Transporte S/A., compatibilizar-se-á com os controles das demais modalidades e serviços do Sistema Municipal de Transportes Urbanos ou de outros modais integrados física e tarifariamente com o referido sistema.

§ 4º Serão fixados no edital de licitação os critérios para a atualização da tarifa, com previsão de periodicidade, bem como mecanismos de ressarcimento às concessionárias nas hipóteses de redução ou estabilização tarifária, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§ 5º Ressalvados os tributos e contribuições que tenham o lucro como fato gerador, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, importará na revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

§ 6º Ocorrendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

§ 7º Em casos excepcionais, a Prefeitura poderá estabelecer tarifa subsidiada, de forma a atender, simultaneamente, ao interesse social da população usuária e ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, desde que o subsídio à tarifa seja compatível com prévia autorização orçamentária.

Art. 12. O poder concedente deverá integrar e compatibilizar a interconexão dos serviços integrantes do Subsistema de Transporte Coletivo de Média Capacidade com os sistemas de ônibus e trolebus por ele administrados, e assistir a concessionária, caso seja solicitado, na integração com o sistema metroviário ou outro meio em uso, com o objetivo de facilitar a locomoção do usuário, garantir a economicidade da sua utilização e assegurar demanda compatível com a capacidade exigida de cada corredor ou trecho de transporte.

§ 1º A Administração Municipal, através da Secretaria Municipal de Transportes – SMT e da São Paulo Transporte S/A., elaborará o plano básico de transporte coletivo urbano, que integrará o edital de licitação como anexo obrigatório.

§ 2º Quando do início da pré-operação comercial, o poder concedente implementará as decisões necessárias à viabilidade do plano mencionado no parágrafo anterior.

Art. 13. O edital de licitação alusivo à concorrência, que precederá a outorga de cada concessão, será elaborado com observância das normas gerais aplicáveis, e conterá, especialmente:

- I – o objeto, metas e prazo da concessão, com indicativo da integração e compatibilização do sistema objeto da concessão com os corredores de tráfego e suas características;
- II – a descrição das condições necessárias à prestação adequada do serviço;
- III – os prazos para recebimento das propostas, julgamento da licitação e assinatura do contrato;
- IV – prazo, local e horário em que serão fornecidos, aos interessados, os dados, estudos e projetos necessários à elaboração dos orçamentos e apresentação das propostas;
- V – os critérios e a relação dos documentos exigidos para a aferição da habilitação jurídica, regularidade fiscal, qualificação técnica e qualificação econômico-financeira, compatíveis com os compromissos e encargos a serem assumidos pela concessionária;
- VI – as possíveis fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, bem como as provenientes de projetos associados, os quais não serão considerados para aferição do equilíbrio econômico-financeiro;
- VII – os direitos e obrigações do poder concedente e da concessionária em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;
- VIII – os critérios de reajuste e revisão de tarifa;
- IX – os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros a serem utilizados no julgamento técnico e econômico-financeiro da proposta;
- X – a indicação dos bens reversíveis;
- XI – as características dos bens reversíveis e as condições em que estes serão postos à disposição, nos casos em que houver sido extinta a concessão anterior;
- XII – a expressa indicação do responsável pelo ônus das desapropriações necessárias à execução do serviço ou da obra pública, ou para a instituição de servidão administrativa;
- XIII – as condições de liderança da empresa responsável, na hipótese de participação de empresas em consórcio;

- XIV – a minuta do contrato de concessão, contendo as cláusulas essenciais referidas no artigo 17 desta Lei;
- XV – os dados relativos à obra pública de infra-estrutura a ser construída, dentre os quais os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização;
- XVI – os critérios e fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos, bens e equipamentos, para efeito da realização dos levantamentos e avaliações que se fizerem necessários quando da extinção da concessão, ou para eventuais indenizações.

Parágrafo único. O edital de licitação poderá exigir a apresentação da metodologia de execução, podendo, inclusive, solicitar documentação comprobatória da capacidade de obtenção de recursos financeiros para a execução do objeto licitado.

Art. 14. No julgamento da licitação, conforme especificação do edital, incluindo regras e fórmulas precisas para avaliação financeira, poderão ser considerados, sem prejuízo de outros, os seguintes critérios:

- I – o menor valor da tarifa;
- II – a maior oferta de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão, ou, conforme o caso, a ser definido no decreto previsto no artigo 5º desta Lei, a maior oferta de participação nos investimentos de infra-estrutura e equipamentos;
- III – a combinação dos critérios referidos nos incisos I e II deste artigo;
- IV – melhor proposta técnica, com preço fixado no edital;
- V – melhor proposta em razão da combinação de propostas técnicas e de oferta de pagamento pela outorga;
- VI – melhor oferta de pagamento pela outorga, após qualificação de propostas técnicas;
- VII – menor pagamento de subsídio por parte do poder concedente.

§ 1º O edital de licitação fixará o valor máximo para a tarifa.

§ 2º A oferta do menor valor de tarifa será aquela que apresentar, de acordo com os critérios e especificações previstos no edital, o menor valor nominal economicamente viável, consistente e de acordo com as estimativas de mercado.

§ 3º Será desclassificada a proposta manifestamente inexeqüível ou financeiramente incompatível com os objetivos da licitação.

§ 4º Será desclassificada a proposta que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todos os concorrentes.

§ 5º Em igualdade de condições, far-se-á sorteio em sessão pública especialmente convocada.

Art. 15. O poder concedente ou a São Paulo Transporte S/A., no caso de delegação, realizará audiência pública antes da instauração do procedimento licitatório, demonstrando a conveniência da outorga da concessão, especificando objeto, área e prazo, bem como a interconexão física com os demais sistemas.

Art. 16. Será permitida, na licitação, a participação de empresas em consórcio, observando-se as seguintes condições:

- I – apresentação de compromisso, por instrumento público ou particular, de constituição de consórcio, subscrito pelas consorciadas;
- II – indicação da empresa responsável pelo consórcio;
- III – apresentação dos documentos exigidos no inciso V do artigo 13, por parte de cada consorciada;
- IV – impedimento de participação de empresas consorciadas na mesma licitação, por intermédio de mais de um consórcio ou isoladamente.

Parágrafo único. O licitante vencedor ficará obrigado a promover, antes da celebração do contrato, a constituição e registro do consórcio, nos termos do compromisso referido no inciso I deste artigo.

Art. 17. O contrato de concessão conterá as cláusulas essenciais relativas:

- I – ao objeto, à área e ao prazo da concessão;
- II – ao modo, à forma e às condições de prestação dos serviços, com detalhamento dos encargos do concedente e da concessionária;
- III – aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;
- IV – ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;
- V – aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;
- VI – aos direitos e deveres dos usuários para obtenção e utilização do serviço;
- VII – a forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos métodos e práticas de execução do serviço, bem como a indicação dos órgãos competentes para exercê-la;
- VIII – as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação;
- IX – aos casos de extinção da concessão;
- X – aos bens reversíveis;
- XI – aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária, quando for o caso;
- XII – as condições para prorrogação do contrato;
- XIII – a obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária ao poder concedente ou a quem este indicar;
- XIV – a exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária;
- XV – ao foro e ao modo amigável de solução das divergências contratuais, com redação de cláusula referente à arbitragem.

§ 1º Deverá o contrato estipular os cronogramas físico-financeiros das obras e demais serviços vinculados à concessão.

§ 2º Além da exigência de garantia do fiel cumprimento, pela concessionária, das obrigações relativas às obras vinculadas à concessão, poderá o poder concedente exigir, ainda, garantias relativas à fiel execução dos serviços concedidos, à guarda e utilização de bens de sua propriedade e outras que se fizerem necessárias, desde que condizentes com o objeto da concessão e compatíveis com a capacidade econômico-financeira exigida para a habilitação dos licitantes.

§ 3º O poder concedente poderá exigir que a concessionária mantenha em vigor apólices de seguro de responsabilidade civil, de seguro para danos materiais cobrindo a perda, destruição ou dano de todos os bens que integram a concessão, de seguro de lucros cessantes e de seguro de acidente de trabalho, que se fizerem necessárias, para garantir uma efetiva e abrangente cobertura de riscos inerentes ao desenvolvimento de todas as atividades abrangidas pela concessão.

Art. 18. Obedecidas as condições a serem determinadas pelo poder concedente, a concessionária poderá explorar serviços, áreas comerciais e espaços, ou formalizar contratos de parceria com outros interessados, desde que tais atividades não sejam específicas da concessão.

Art. 19. Os estudos, investigações, levantamentos e projetos efetuados pelo poder concedente relativos à concessão estarão à disposição dos interessados, devendo o vencedor da licitação ressarcir os dispêndios correspondentes especificados no edital.

Art. 20. A transferência do controle societário da concessionária, sem prévia anuência da contratante, implicará a caducidade da concessão.

Art. 21. Nos contratos de financiamento, as concessionárias poderão oferecer em garantia as receitas futuras dos serviços objeto da concessão, até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação do serviço.

Art. 22. O poder concedente poderá intervir na concessão, com a finalidade de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

Parágrafo único. A intervenção far-se-á por decreto do poder concedente, que conterà a designação do interventor, o prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida.

Art. 23. Declarada a intervenção, o poder concedente deverá, no prazo de trinta dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidades, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 1º Se ficar comprovado que a intervenção não observou os pressupostos legais e regulamentares, será declarada sua nulidade, devendo o serviço ser imediatamente devolvido à concessionária, sem prejuízo de seu direito à indenização.

§ 2º O procedimento administrativo a que se refere o *caput* deste artigo deverá ser concluído no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, sob pena de considerar-se inválida a intervenção.

Art. 24. Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à concessionária, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

Art. 25. Extingue-se a concessão por:

- I – advento do termo final previsto no 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 à concessionária, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

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

§ 3º A assunção do serviço autoriza a ocupação das instalações e a utilização, pelo poder concedente, de todos os bens reversíveis.

§ 4º 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 26 e 27 desta Lei.

Art. 26. A reversão decorrente do advento do termo final previsto no contrato far-se-á com a indenização das parcelas de investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados, estritamente, com o objetivo de garantir a implantação, continuidade e atualidade do serviço concedido.

Art. 27. Considera-se encampação a retomada do serviço pelo poder concedente durante o prazo da concessão, por motivos de interesse público, mediante lei autorizativa específica, a qual somente poderá se efetivar com a prévia indenização das parcelas dos investimentos realizados, inclusive em obras de manutenção, bens e instalações, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido efetuados para o cumprimento do contrato de concessão, deduzidos os ônus financeiros remanescentes.

Art. 28. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo e as normas convencionadas entre as partes.

§ 1º A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo poder concedente quando:

- I – o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;
- II – a concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;
- III – a concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;
- IV – a concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;
- V – a concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;
- VI – a concessionária não atender a intimação do poder concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço;
- VII – a concessionária for condenada, em sentença transitada em julgado, por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.

§ 2º A declaração da caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação da inadimplência da concessionária em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 3º Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no § 1º deste artigo, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.

§ 4º Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por decreto do poder concedente, independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo.

§ 5º A indenização de que trata o parágrafo anterior será devida na forma do artigo 26 desta Lei e será calculada de acordo com os procedimentos a serem estabelecidos em contrato, descontado o valor das multas contratuais e dos danos causados pela concessionária.

§ 6º Declarada a caducidade, não resultará para o poder concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária.

Art. 29. O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim.

Parágrafo único. Na hipótese prevista neste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado.

Art. 30. A concessão de que trata este Capítulo regular-se-á, no que couber, pelas normas gerais da legislação federal e normas aplicáveis da legislação municipal disciplinadoras da licitação e dos contratos administrativos.

Capítulo III

Das Disposições Gerais e Transitórias

Art. 31. A prestação e exploração dos serviços integrantes do subsistema ora criado não se incluem no objeto da concessão exclusiva outorgada, nos termos das Leis n. 8.424, de 18 de agosto de 1976,^[1] e n. 11.037, de 25 de julho de 1991,^[2] à São Paulo Transporte S/A., sucessora da Companhia Municipal de Transportes Coletivos, competindo-lhe, porém, as atribuições específicas estabelecidas neste Capítulo.

Art. 32. Sem prejuízo das demais atribuições expressas previstas em lei, caberá à São Paulo Transporte S/A. promover a execução das diretrizes e políticas instituídas pela Prefeitura do

Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, para a área de transportes coletivos de passageiros, competindo-lhe, especialmente:

- I – realizar o planejamento dos serviços compreendidos no Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros;
- II – promover, coordenar e fiscalizar a operação, a implementação, o aperfeiçoamento, a administração e a expansão dos serviços e dos planos do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros, bem como a aplicação dos recursos orçamentários destinados a tais finalidades;
- III – opinar quanto à viabilidade e à prioridade técnica, econômica e financeira dos projetos do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros;
- IV – promover as licitações, bem como assinar contratos, outorgar permissões e autorizações referentes aos serviços do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros, exercendo o seu controle e fiscalização, nos termos estabelecidos na legislação;
- V – coordenar, supervisionar e fiscalizar as operações das empresas contratadas, concessionárias ou permissionárias dos serviços relativos ao Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros;
- VI – propor ao Prefeito, por intermédio do Secretário Municipal de Transportes, a política tarifária relativa aos serviços compreendidos no Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros, realizando os levantamentos e estudos técnicos, econômicos e financeiros necessários;
- VII – aplicar as penalidades por infrações relativas à prestação de serviços do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros;
- VIII – exercer as atividades a ela delegadas pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT, dentre aquelas previstas no artigo 1º da Lei n. 11.037, de 25 de julho de 1991;
- IX – participar de empreendimentos associados com entidades públicas ou privadas, destinados ao aperfeiçoamento e à expansão dos serviços de transportes coletivos de passageiros, ou ao levantamento de recursos necessários às suas finalidades, podendo, para tanto, subscrever quotas e ações;
- X – exercer as demais atividades destinadas à consecução de suas finalidades.

§ 1º As atribuições previstas neste artigo não se sujeitam ao prazo da concessão outorgada à São Paulo Transporte S/A., sucessora da Companhia Municipal de Transportes Coletivos, por força das Leis n. 8.424, de 18 de agosto de 1976 e n. 11.037, de 25 de julho de 1991.

§ 2º No prazo de 90 (noventa) dias, a contar da data da publicação desta Lei, a São Paulo Transporte S/A. deverá promover a alteração dos seus estatutos sociais, de forma a abranger as atividades estabelecidas neste artigo.

Art. 33. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 34. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Celso Pitta – Prefeito do Município.

Notas sobre a Lei n. 12.328/97

[1] *Vide* Lei Municipal n. 8.424, de 18 de agosto de 1976, à pág. 681.

[2] *Vide* Lei Municipal n. 11.037, de 25 de julho de 1991, à pág. 851.

**DECRETO N. 36.885,
DE 28 DE MAIO DE 1997**

REGULAMENTA A LEI N. 11.851, DE 10 DE JULHO DE 1995,^[1] QUE INSTITUIU O FUNDO MUNICIPAL DO SISTEMA DOS CORREDORES SEGREGADOS EXCLUSIVOS PARA O TRÁFEGO DE ÔNIBUS – FUNCOR, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Considerando as disposições da Lei n. 11.851, de 10 de julho de 1995, que instituiu o Fundo Municipal do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o Tráfego de Ônibus;

Considerando que, nos termos do inciso V, do artigo 30, da Constituição Federal de 5 de outubro de 1988, compete aos Municípios “organizar e prestar, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão os serviços públicos de interesse local, incluindo o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”;

Considerando que o artigo 1º da Lei n. 11.037, de 25 de julho de 1991, definiu que o Sistema Municipal de Transportes Urbanos do Município de São Paulo será gerenciado exclusivamente pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT;

Considerando que os artigos 2º e 3º da Lei n. 11.037, de 25 de julho de 1991, atribuíram a São Paulo Transporte S/A., sucessora da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, a função de operadora exclusiva do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros e o papel de contratante das empresas privadas que viessem a ser contratadas para executar a operação direta, no referido sistema, decreta:

Art. 1º Os recursos do Fundo Municipal do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o Tráfego de Ônibus – FUNCOR, instituído pela Lei n. 11.851, de 10 de julho de 1995, serão integralmente utilizados para o pagamento de serviços e obras em vias segregadas, terminais de integração e de transferência, abrigos com os respectivos pontos de embarque e desembarque e outros investimentos de infra-estrutura, inclusive desapropriações ou aquisições de imóveis necessários à implantação do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o Tráfego de Ônibus, em cumprimento às obrigações assumidas pela Administração do Município de São Paulo, nos contratos firmados pela São Paulo Transporte S/A., com a intervenção-anuência da Prefeitura, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único. O FUNCOR terá natureza contábil e caráter rotativo, com duração de 8 (oito) anos, a partir do início da operação do primeiro corredor do sistema, implantado com os recursos originários do fundo, prorrogável por mais 2 (dois) anos.

Art. 2º Constituirão receitas do FUNCOR:

- I – dotações orçamentárias e créditos adicionais que lhe forem destinados;
- II – rendimentos provenientes da aplicação de seus recursos;
- III – excesso de arrecadação tarifária a que se refere o artigo 6º da Lei n. 11.037, de 25 de julho de 1991;
- IV – o valor integral arrecadado pela imposição de multas às empresas contratadas para a execução de serviços de operação no Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros por descumprimento das normas específicas que regulam o funcionamento do referido sistema, após trânsito em julgado definitivo das defesas e recursos interpostos pelas empresas apenadas;
- V – outras rendas eventuais.

Parágrafo único. Caracterizar-se-á o excesso de arrecadação tarifária, aludida no inciso III, quando o saldo resultante do produto da arrecadação das tarifas pela utilização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de São Paulo, em poder da São Paulo Transporte S/A., exceder a importância necessária para o pagamento dos serviços relativos a um período de 9 (nove) dias úteis de operação prestados pelas empresas privadas

contratadas para executar a operação do referido sistema, de acordo com o artigo 3º e seguintes da Lei n. 11.037, de 25 de julho de 1991.

Art. 3º O FUNCOR será administrado por um Conselho Deliberativo, auxiliado por uma Secretaria Executiva, competindo ao Conselho o estabelecimento das normas para a operacionalização do Fundo, em cumprimento às determinações emanadas da Lei n. 11.851, de 10 de julho de 1995, e deste Decreto.

Art. 4º O Conselho Deliberativo do FUNCOR terá a seguinte composição:

- I – o Secretário Municipal de Transportes, que exercerá a Presidência;
- II – o Secretário Municipal das Finanças;
- III – o Secretário do Governo Municipal;
- IV – o Secretário Municipal do Planejamento;
- V – o Secretário Municipal de Vias Públicas;
- VI – o Diretor Presidente da São Paulo Transporte S/A.

§ 1º O Conselho Deliberativo do FUNCOR reunir-se-á, ordinariamente, no terceiro trimestre de cada ano, para deliberar a respeito do cronograma de dispêndio anual, a ser incluído no orçamento municipal do ano seguinte, e extraordinariamente, por convocação do seu Presidente, quando necessário.

§ 2º O Conselho deliberará pela maioria de seus membros, cabendo ao Presidente o voto de qualidade, na hipótese de empate.

§ 3º Os membros do Conselho Deliberativo não receberão remuneração pela participação no Colegiado.

§ 4º O FUNCOR será representado pelo Presidente do Conselho Deliberativo.

Art. 5º O exercício das atribuições pertinentes à Secretaria Executiva será de competência da São Paulo Transporte S/A., na qualidade de sucessora da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, cabendo-lhe a execução das diretrizes e determinações originárias da Lei n. 11.851, de 10 de julho de 1995, deste Decreto, e do Conselho Deliberativo.

Art. 6º Os recursos do FUNCOR serão obrigatoriamente movimentados em conta especial, pela Secretaria das Finanças, que aplicará suas disponibilidades no mercado financeiro, revertendo o resultado à própria conta.

Parágrafo único. A São Paulo Transporte S/A. transferirá para a conta especial mencionada neste artigo, no primeiro dia útil de cada mês, se houver, as parcelas das receitas previstas para o FUNCOR nos incisos III e IV do artigo 2º deste Decreto, originárias de recursos globais por ela gerenciados, na condição de operadora exclusiva do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros.

Art. 7º Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, a São Paulo Transporte S/A. providenciará, igualmente, a abertura de conta especial vinculada ao FUNCOR, para operacionalizar, mensalmente, o pagamento dos compromissos contratuais assumidos, com a utilização dos recursos a serem transferidos pela Secretaria das Finanças, de acordo com cronograma de dispêndio aprovado pelo Conselho Deliberativo do Fundo.

§ 1º Os saldos existentes na conta especial a que se refere este artigo, enquanto não utilizados, serão aplicados em fundo de aplicação financeira de curto prazo ou em operação de mercado aberto lastreada em títulos da dívida pública, exceto quando a aplicação se revelar antieconômica diante da exigüidade do prazo de disponibilidade previsto, revertendo o resultado à própria conta.

§ 2º Para possibilitar a transferência de recursos necessários para o mês subsequente, a São Paulo Transporte S/A. encaminhará à Secretaria das Finanças, até o último dia útil de cada mês, o extrato da conta especial referida neste artigo, bem como outros demonstrativos que se fizerem necessários, contendo o detalhamento das operações realizadas no decorrer do mês vincendo.

Art. 8º A contabilização do FUNCOR será através de contas próprias, abertas para esse fim, no Sistema Contábil da PMSF, ao qual ficará vinculado, devendo dispor da opção de relatórios e balancetes pertinentes à gerência e fiscalização do Fundo.

Art. 9º Nos termos do artigo 74 da Lei Federal n. 4.320, de 17.03.64, os recursos do FUNCOR, além da auditoria peculiar do Tribunal de Contas do Município, poderão ser auditados pelas Secretarias das Finanças e de Transportes, através do Departamento da Auditoria da primeira ou empresas especializadas externas à Administração.

Art. 10. Nos contratos para pagamento futuro, em parcelas previamente ajustadas, compete à São Paulo Transporte S/A., contratante dos serviços e obras para execução das vias segregadas, terminais de integração e transferência, abrigos, pontos de embarque e desembarque e outros investimentos de infra-estrutura necessários à implantação e operação do Sistema dos Corredores a que se refere este Decreto:

- I – emitir, ao aprovar cada medição periódica de obras e serviços, um “Atestado de Medição Parcial – AMP”, do qual constarão a denominação do corredor, o nome da empresa ou consórcio credor, o período de referência, o valor global, a data prevista de início de operação do corredor e o valor do Atestado de Medição Parcial – AMP;
- II – emitir, após a realização do conjunto de obras, conforme previsto no contrato entre as partes, o documento “Atestado de Medição Global – AMG”, que consolide e atualize os valores de cada medição parcial certificado nos AMP’s, de acordo com os critérios previstos no contrato, até a data da emissão do último Atestado de Medição Parcial;
- III – incluir, anualmente, nos termos do inciso II, do § 5º, do artigo 137 da Lei Orgânica do Município, e na condição de Secretaria Executiva do Fundo, as despesas previstas com o desenvolvimento do programa, na “Demonstração de Fontes e Usos” da empresa, bem como indicar o FUNCOR como fonte de recursos;
- IV – informar, em tempo oportuno, à Assessoria Geral do Orçamento, da Secretaria das Finanças, as previsões anuais de despesas previstas com o programa, para inclusão na revisão do Plano Plurianual da Prefeitura.

Parágrafo único. O valor do Atestado de Medição Global – AMG, emitido na data do último Atestado de Medição Parcial – AMP, será dividido de acordo com o contrato firmado entre a São Paulo Transporte S/A. e a empresa ou o consórcio contratado, sendo o primeiro pagamento efetuado 30 (trinta) dias corridos após a emissão do Atestado de Medição Global.

Art. 11. O “Atestado de Medição Parcial – AMP” e o “Atestado de Medição Global – AMG” a que se refere o artigo anterior, relativos, respectivamente, a cada etapa de um conjunto de obras e ao total desse conjunto de obras, serão emitidos em 5 (cinco) vias, com a seguinte destinação:

- I – uma via para a São Paulo Transporte S/A., para registro e controle contábil;
- II – uma via para a administração do FUNCOR, para fins orçamentários e de aportes financeiros;
- III – duas vias para a empresa ou consórcio credor, destinando-se uma delas à comprovação do direito de crédito e a outra para registros contábeis;
- IV – uma via para a Secretaria das Finanças.

Art. 12. Compete à Administração do FUNCOR:

- I – atualizar, anualmente, por ocasião da elaboração da Proposta Orçamentária do Município, os valores das parcelas a vencer no exercício seguinte, certificados em cada “Atestado de Medição”, quer parcial, quer global, a serem consignados no orçamento da Prefeitura Municipal de São Paulo para os dispêndios do programa;
- II – elaborar uma previsão de receitas, para o exercício seguinte, para as fontes de recursos de que tratam os incisos II a V do artigo 2º deste Decreto.

Art. 13. Compete à Secretaria das Finanças:

- I – incluir as despesas de capital previstas para o programa nas previsões anuais do Plano Plurianual de acordo com o cronograma de dispêndio anual a ser aprovado pelo

Conselho Deliberativo do FUNCOR, conforme determina o parágrafo único do artigo 3º da Lei n. 11.851, de 10 de julho de 1995;

- II – incluir, anualmente, dotação orçamentária no código correspondente, conforme prevêem o inciso I do artigo 2º e o parágrafo único desse artigo, combinado com o artigo 12 deste Decreto, no valor solicitado pelo FUNCOR.

Parágrafo único. No presente exercício, as despesas necessárias ao desenvolvimento inicial do programa, correrão por conta da dotação 20.10.16.91.571.4029, “Fundo Municipal do Sistema de Corredores Segregados Exclusivo para Tráfego de Ônibus”, conforme Lei n. 12.278, de 30 de dezembro de 1996.

Art. 14. O Secretário Municipal de Transportes encaminhará ao Prefeito, no prazo de até 30 (trinta) dias, contados do encerramento de cada exercício financeiro, a prestação anual de contas do Fundo.

Art. 15. No prazo de 15 (quinze) dias a contar do encerramento de cada exercício financeiro, a São Paulo Transporte S/A. encaminhará ao Secretário Municipal de Transportes relatório detalhado alusivo às atividades desenvolvidas, no exercício findo, para cumprimento das determinações originárias da Lei n. 11.851, de 10 de julho de 1995, e deste Decreto.

Art. 16. Este Decreto entra em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Celso Pitta – Prefeito do Município.

Nota sobre o Decreto n. 36.885/97

[1] Vide Lei Municipal n. 11.851, de 10 de julho de 1995, à pág. 899.

LEI N. 12.349, DE 6 DE JUNHO DE 1997

ESTABELECE PROGRAMA DE MELHORIAS PARA A ÁREA CENTRAL DA CIDADE, CRIA INCENTIVOS E FORMAS PARA SUA IMPLANTAÇÃO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 15 de maio de 1997, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Capítulo I Conceituação, Objetivos e Diretrizes

Art. 1º Fica aprovada a Operação Urbana Centro, compreendendo um conjunto integrado de intervenções coordenadas pela Prefeitura, através da Empresa Municipal de Urbanização – EMURB, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, visando a melhoria e valorização ambiental da área central da cidade.

Parágrafo único. A área objeto da Operação Urbana Centro é a delimitada pelo perímetro assinalado na planta anexa n. BE/03/OB/007/A do arquivo da Empresa Municipal de Urbanização – EMURB, acrescida da área dos lotes lindeiros aos logradouros que determinam este perímetro assim descrito: começa na interseção da via férrea com a Avenida Alcântara Machado (sob o Viaduto Alcântara Machado), prossegue pela via férrea até a Praça Agente Cícero, Praça Agente Cícero, Avenida Rangel Pestana, Largo da Concórdia, baixos do viaduto do Gasômetro até a via férrea, prossegue pela via férrea até a Estação da Luz, segue pela Rua Mauá, Praça Júlio Prestes, Avenida Duque de Caxias, Largo do Arouche, Rua Amaral Gurgel, Rua da Consolação, Rua Caio Prado, viela de ligação com a Rua Avanhandava, Rua Avanhandava,

Avenida 9 de Julho até o Viaduto do Café, Avenida Radial Leste-Oeste, Rua João Passaláqua, Rua Professor Laerte Ramos de Carvalho, Rua Conde de São Joaquim, Viaduto Jaceguai, Avenida Radial Leste-Oeste, Viaduto do Glicério, Rua Antonio de Sá, Avenida do Estado, Rua da Figueira, Avenida Alcântara Machado até o ponto inicial.

Art. 2º A Operação Urbana Centro tem por objetivos específicos:

- I – implementar obras de melhoria urbana na área delimitada pelo perímetro da Operação Urbana Centro;
- II – melhorar, na área objeto da Operação Urbana Centro, a qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores e usuários permanentes, promovendo a valorização da paisagem urbana e a melhoria da infra-estrutura e da sua qualidade ambiental;
- III – incentivar o aproveitamento adequado dos imóveis, considerada a infra-estrutura instalada;
- IV – incentivar a preservação do patrimônio histórico, cultural e ambiental urbano;
- V – ampliar e articular os espaços de uso público;
- VI – iniciar um processo de melhoria das condições urbanas e da qualidade de vida da área central da cidade, especialmente dos moradores de habitações subnormais;
- VII – reforçar a diversificação de usos na área central da cidade, incentivando o uso habitacional e atividades culturais e de lazer;
- VIII – melhorar as condições de acessibilidade à área central da cidade;
- IX – incentivar a vitalidade cultural e a animação da área central da cidade;
- X – incentivar a localização de órgãos da administração pública dos três níveis de governo na área central da cidade.

Parágrafo único. A Operação Urbana Centro tem como diretrizes urbanísticas:

- I – a abertura de praças e de passagens para pedestres no interior das quadras;
- II – o estímulo ao remembramento de lotes e à interligação de quadras mediante o uso dos espaços aéreo e subterrâneo dos logradouros públicos;
- III – a disciplina do espaço destinado ao transporte individual e a adequação dos espaços destinados ao transporte coletivo;
- IV – o incentivo à não impermeabilização do solo e à arborização das áreas não ocupadas;
- V – a conservação e restauro dos edifícios de interesse histórico, arquitetônico e ambiental, mediante instrumentos apropriados;
- VI – a composição das faces das quadras, de modo a valorizar os imóveis de interesse arquitetônico e a promover a harmonização do desenho urbano;
- VII – a adequação, aos objetivos desta Lei, do mobiliário urbano existente e proposto;
- VIII – o incentivo à construção de habitações;
- IX – o incentivo à construção de garagens;
- X – o incentivo à recuperação e reciclagem de próprios públicos existentes na área central;
- XI – a criação de condições para a implantação de ruas ou regiões comerciais com regime de funcionamento de 24 (vinte e quatro) horas por dia;
- XII – o desestímulo à permanência e a proibição de instalação de novos estabelecimentos de comércio atacadista de cereais, de madeiras e de frutas na área da Operação Urbana.

Capítulo II Incentivos e Contrapartida

Art. 3º Na área objeto da Operação Urbana Centro, além das disposições de caráter geral da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo, aplicam-se as seguintes disposições específicas:

- I – para o uso residencial (categoria de uso R2.02):
 - a. coeficiente de aproveitamento máximo igual a 6 (seis);
 - b. dispensa de reserva de espaço para estacionamento de veículos;

- c. na hipótese de opção pela construção de estacionamento para veículos, a área destinada a esta finalidade não será computada para efeito de cálculo de coeficiente de aproveitamento até o limite máximo igual a 6 (seis);
- II – será admitida a construção de edifícios de uso misto-residencial e estacionamento (categorias de uso R2.02 e S2.9) – desde que garantidos acessos independentes, até os seguintes limites:
- R2.02 – coeficiente de aproveitamento máximo igual a 6 (seis);
 - S2.9 – coeficiente de aproveitamento máximo igual a 6 (seis).
- III – para os hotéis de turismo (categoria de uso S2.5) – inclusive os existentes anteriormente à publicação desta Lei – as disposições da Lei n. 8.006, de 8 de janeiro de 1974, referentes à zona de uso Z5, observando o coeficiente de aproveitamento máximo destinado a instalações hoteleiras igual a 6 (seis), mais 2 (dois) para serviços e 4 (quatro) destinados exclusivamente à garagem;
- IV – não serão computadas para efeito do cálculo do coeficiente de aproveitamento e dispensadas também das exigências de estacionamento, mesmo que conjugadas a outras categorias de uso, as áreas destinadas a:
- Salões de Festas;
 - Cinemas;
 - Teatros e Anfiteatros;
 - Salas de Espetáculos;
 - Auditórios para Convenções, Congressos e Conferências;
 - Museus;
 - Creches;
 - Educação e Cultura em geral.
- V – as áreas de pavimentos destinadas à fruição pública como circulação de pedestres, localizadas no pavimento térreo ou em pavimentos correspondentes à soleira de ingresso da edificação no nível dos logradouros públicos, não serão computadas para efeito de cálculo de coeficiente de aproveitamento;
- VI – os empreendimentos formados pelo remembramento de 3 (três) ou mais lotes já existentes anteriormente à promulgação da presente Lei e que atinjam o mínimo de 1.000m² (mil metros quadrados), terão direito a uma área construída adicional autorizada, livre de contrapartida, correspondente a 10% (dez por cento) da área do terreno resultante por lote remembrado até o limite máximo de 100% (cem por cento).

§ 1º Os projetos que se beneficiarem do disposto neste artigo serão analisados diretamente pela Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano – SEHAB ou pela Secretaria das Administrações Regionais – SAR, conforme a competência.

§ 2º As Secretarias citadas no parágrafo anterior darão conhecimento do pedido à Comissão referida no artigo 17 desta Lei, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados a partir da data do seu protocolamento.

Art. 4º Mediante contrapartida financeira, os proprietários de imóveis contidos no perímetro da Operação Urbana Centro poderão apresentar propostas relativas a:

- I – modificações de índices urbanísticos, de características de uso e ocupação do solo, e de disposições do Código de Obras e Edificações;
- II – transferência do potencial construtivo de imóveis preservados;
- III – regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente e concluídas até a data de publicação desta Lei;
- IV – cessão onerosa do espaço público aéreo ou subterrâneo, resguardado o interesse público.

§ 1º O disposto neste artigo aplica-se inclusive ao estabelecido nos artigos 3º e 16 desta Lei.

§ 2º As modificações referentes ao Código de Obras e Edificações não poderão incorrer em prejuízo das condições de estabilidade, segurança e salubridade das edificações e equipamentos.

§ 3º Não serão admitidas ampliações ou construções novas destinadas aos seguintes usos:

- a. comércio atacadista: comércio de produtos alimentícios, materiais de grande porte, produtos perigosos, produtos agropecuários extrativos – categorias de uso C3.1 a C3.4;
- b. serviços especiais: garagens para empresas de transporte e serviços de depósitos e armazenagens – categorias de uso S3.1 e S3.2.

§ 4º Poderá ser concedida ao proponente autorização para executar obras e serviços de melhoria e conservação de áreas públicas, as quais deverão ser realizadas sem qualquer ônus para a Prefeitura e sob sua orientação.

§ 5º A contrapartida financeira citada neste artigo refere-se aos benefícios concedidos que configuram exceção à legislação vigente, autorizados por esta Lei.

Art. 5º As solicitações mencionadas no artigo 4º desta Lei poderão ser concedidas apenas mediante contrapartida financeira para a execução de obras de melhoria urbana na área delimitada pelo perímetro da Operação Urbana Centro, após análise urbanística quanto aos seguintes aspectos:

- I – o impacto decorrente da implantação do empreendimento no sistema viário e na infra-estrutura instalada;
- II – o uso e a ocupação do solo na vizinhança;
- III – a valorização arquitetônica e ambiental dos imóveis a preservar e respectivos logradouros;
- IV – a articulação e encadeamento dos espaços públicos e dos espaços particulares de uso coletivo;
- V – O enquadramento da volumetria das edificações existentes e a correção dos elementos interferentes, tais como empenas cegas e fundos de edificações, visando à harmonização do desenho urbano.

§ 1º As propostas que atingirem habitações subnormais (cortiços) deverão contemplar solução do problema habitacional de seus moradores, dentro da área da Operação Urbana Centro ou numa faixa de 500m (quinhentos metros) envolvendo seu perímetro, sem ônus para a Prefeitura e sem prejuízo do pagamento da contrapartida financeira.

§ 2º Poderá ser exigida do proponente a realização de obras de infra-estrutura necessárias à implantação do empreendimento proposto, sem ônus para a Prefeitura e sem prejuízo do pagamento da contrapartida.

§ 3º Quando a implantação do empreendimento determinar a execução de obras ou serviços relacionados à operação do sistema viário, o proponente arcará integralmente com as despesas decorrentes, inclusive aquelas referentes a eventuais desapropriações, resguardando o interesse público.

Art. 6º O potencial construtivo de áreas de terrenos contidos no perímetro da Operação Urbana Centro que sejam transformadas em áreas livres e verdes doadas à Prefeitura como bem de uso comum do povo, poderá ser aplicado no remanescente do próprio terreno ou transferido para outro imóvel situado no interior ou fora da área da Operação Urbana Centro.

§ 1º Quando o imóvel cessionário estiver situado fora do perímetro da Operação Urbana Centro, aplicam-se, para efeito da transferência, as disposições do artigo 7º, incisos III, IV e V e §§ 1º, 2º e 3º desta Lei.

§ 2º O controle de transferência de potencial construtivo será exercido e fiscalizado pela Secretaria Municipal do Planejamento – SEMPLA, a quem caberá a expedição de certidão de potencial construtivo transferido.

Art. 7º Para incentivar a restauração dos imóveis classificados como Z8-200, dos já tombados e dos que vierem a ser tombados pelo Poder Público na vigência desta Lei e contidos na

área da Operação Urbana Centro, será admitida a transferência de seu potencial construtivo, pelo seu valor equivalente, para outros imóveis localizados dentro ou fora do perímetro da Operação Urbana Centro, observadas as seguintes condições:

- I – para imóveis preservados cujo coeficiente de aproveitamento efetivo seja inferior ou igual a 7,5 (sete e meio), o potencial construtivo passível de transferência será calculado pela diferença entre o potencial construtivo do lote, adotado o coeficiente de aproveitamento máximo igual a 12 (doze), e a área construída nele existente;
- II – para imóveis cujo coeficiente de aproveitamento efetivo exceder a 7,5 (sete e meio), o potencial construtivo passível de transferência será determinado pela aplicação cumulativa do disposto nas alíneas abaixo:
 - a. a área construída até 12 (doze) vezes a área do lote poderá ser objeto de transferência em quantidade equivalente a 60% (sessenta por cento);
 - b. a área construída que exceder a 12 (doze) vezes a área do lote até o limite de 15 (quinze) vezes a área do lote poderá ser objeto de transferência em quantidade equivalente a 40% (quarenta por cento);
 - c. a área construída que exceder a 15 (quinze) vezes a área do lote poderá ser objeto de transferência em quantidade equivalente a 20% (vinte por cento).
- III – a área construída equivalente para o imóvel cessionário será calculada pela seguinte fórmula:
 $ACe = (VTp/VTc) \times (CAc/CAP) \times PCpt$, onde:
ACe = área construída equivalente para o imóvel cessionário;
VTp = valor do metro quadrado do terreno do imóvel preservado constante da Planta Genérica de Valores;
VTc = valor do metro quadrado do terreno do imóvel cessionário constante da Planta Genérica de Valores;
CAc = coeficiente de aproveitamento máximo da zona de uso do imóvel cessionário;
CAP = 4 (quatro) = coeficiente de aproveitamento do terreno adotado na área da Operação Urbana Centro para os casos de transferência de potencial construtivo;
PCpt = potencial construtivo passível de transferência, em metros quadrados.
- IV – o coeficiente de aproveitamento final do imóvel cessionário não poderá exceder a 4 (quatro) vezes a área do lote ou a 1,5 (uma e meia) vezes o coeficiente de aproveitamento máximo da zona de uso onde está localizado, prevalecendo o maior valor;
- V – para efeito da determinação do coeficiente de aproveitamento máximo da zona de uso do imóvel cessionário, referido nos incisos III e IV deste artigo, aplicam-se as disposições do artigo 24 da Lei n. 7.805, de 1º de novembro de 1972, com redação dada pelo artigo 18 da Lei n. 8.881, de 29 de março de 1979.

§ 1º O empreendimento no imóvel cessionário será submetido à análise urbanística, observados os seguintes parâmetros:

- a. o impacto da implantação do empreendimento no sistema viário e na infra-estrutura instalada;
- b. o uso e ocupação do solo existente na vizinhança visando a manutenção da qualidade ambiental e da paisagem urbana.

§ 2º É vedada a transferência de potencial construtivo para imóveis contidos nas zonas de uso Z1, Z8, Z9, Z14, Z15, Z16, Z17, Z18, Z8-100, nos corredores de uso especial Z8-CR1, Z8-CR2, Z8-CR4 quando linceiro à Z1, Z8-CR5 e Z8-CR6 e nas áreas de proteção dos mananciais definidas pela legislação pertinente.

§ 3º A transferência de que trata este artigo poderá ser total, parcial ou realizada em etapas, e ser feita para um ou mais imóveis, pertencentes a um ou mais proprietários.

§ 4º A análise das propostas de transferência de potencial construtivo levará em conta a necessidade de restauração do imóvel preservado, ficando o seu proprietário obrigado a executá-la em conformidade com as diretrizes fornecidas pelos órgãos competentes.

§ 5º O não cumprimento do disposto no parágrafo anterior implica na aplicação das penalidades previstas nos artigos 12 e 13 da Lei n. 9.725, de 2 de julho de 1984.

§ 6º Os projetos de restauração e conservação dos imóveis referidos neste artigo deverão ser aprovados pela Secretaria Municipal de Cultura – SMC e, no caso dos imóveis classificados como Z8-200, também pela Secretaria Municipal do Planejamento – SEMPLA.

§ 7º O controle de transferência de potencial construtivo será exercido e fiscalizado pela Secretaria Municipal do Planejamento – SEMPLA, ouvida a Secretaria Municipal de Cultura – SMC nos casos de imóveis tombados, cabendo à primeira a expedição, mediante requerimento, de:

- I – Declaração de Potencial Construtivo, ao proprietário do imóvel preservado;
- II – Certidão de Potencial Construtivo Transferido, ao proprietário do imóvel cessionário.

§ 8º Nos pedidos de aprovação de projetos de edificação que utilizam potencial construtivo transferido deverá ser apresentada a certidão de que trata o inciso II do parágrafo anterior, que será entregue ao interessado mediante garantia, a ser fixada pela Prefeitura, de que a restauração do imóvel preservado seja executada no prazo estabelecido pela Comissão Normativa da Legislação Urbanística – CNLU.

§ 9º A garantia de que trata o parágrafo anterior será liberada após a emissão, pelo órgão municipal competente, do termo de aceitação técnica da obra concluída.

Art. 8º As propostas referidas nos artigos 4º, 6º, 7º, 15 e § 2º do artigo 16 desta Lei, serão submetidas à aprovação da Comissão Normativa de Legislação Urbanística – CNLU, da Secretaria Municipal do Planejamento – SEMPLA, após análise e deliberação da comissão referida no artigo 17 desta Lei.

§ 1º A Empresa Municipal de Urbanização – EMURB publicará no Diário Oficial do Município as normas de apresentação das propostas, no prazo de no máximo 90 (noventa) dias contados a partir da publicação desta Lei.

§ 2º As propostas serão apreciadas e encaminhadas à Comissão Normativa de Legislação Urbanística – CNLU no prazo máximo de 90 (noventa) dias contados a partir do recebimento da documentação completa.

§ 3º As propostas serão divulgadas no Diário Oficial do Município, com antecedência de pelo menos 7 (sete) dias de sua apreciação pela Comissão Normativa de Legislação Urbanística – CNLU.

Art. 9º A Secretaria Municipal do Planejamento – SEMPLA expedirá certidão declarando a modificação dos índices urbanísticos e das características de uso e ocupação do solo, bem como a existência de qualquer outro benefício, devendo essa certidão ser apresentada juntamente com o pedido de aprovação do projeto de acordo com as modificações aprovadas.

§ 1º O Certificado de Conclusão da obra somente será emitido pelo órgão municipal competente, depois de comprovado o cumprimento das obrigações pactuadas.

§ 2º A Secretaria Municipal do Planejamento – SEMPLA manterá registro de todas as transferências de potencial construtivo dos imóveis preservados e dos doados à Municipalidade nos termos dos artigos 6º e 7º desta Lei.

Art. 10. A contrapartida financeira, mencionada nos artigos 4º e 5º e nos §§ 6º e 7º do artigo 15 desta Lei, não poderá ser inferior a:

- I – 100% (cem por cento) do valor econômico atribuído ao benefício concedido, no caso de regularização de construções, reformas ou ampliações, citado no artigo 4º, inciso III desta Lei;
- II – 50% (cinquenta por cento) do valor econômico atribuído ao benefício concedido, nos demais casos.

§ 1º Os valores econômicos citados neste artigo terão como base de cálculo os valores de mercado de terreno e serão definidos a partir de avaliações feitas por avaliadores independentes que serão referendadas pela Comissão Normativa de Legislação Urbanística – CNLU.

§ 2º Na hipótese de solicitações referentes a aumento de potencial construtivo, inclusive nos casos de regularização, calcula-se o valor do benefício concedido como sendo o valor da área de terreno necessária para construir a área excedente àquela permitida pela legislação de uso e ocupação do solo vigente e por esta Lei.

§ 3º Nos demais casos o valor do benefício concedido será estabelecido pela Comissão Normativa de Legislação Urbanística – CNLU, a partir de estudos e propostas da Comissão referida no artigo 17 desta Lei.

Capítulo III Gestão da Operação

Art. 11. Os recursos auferidos com a aplicação da presente Lei serão administrados pela Empresa Municipal de Urbanização – EMURB, em conta vinculada à Operação Urbana Centro.

§ 1º Os recursos serão aplicados em obras de melhoria urbana, na recuperação e reciclagem de próprios públicos em geral, no pagamento de desapropriações realizadas no perímetro da Operação Urbana Centro, na restauração de imóveis tombados condicionada a posterior ressarcimento e em eventos de divulgação e promoção da Operação Urbana Centro.

§ 2º A Empresa Municipal de Urbanização – EMURB poderá receber remuneração por serviços prestados e decorrentes da realização das obras e desapropriações, dos serviços e eventos de divulgação da Operação Urbana Centro e de valorização do lazer e cultura na área central da cidade.

§ 3º Os recursos, enquanto não forem efetivamente utilizados, deverão ser aplicados em operações financeiras, objetivando a manutenção de seu valor real.

Art. 12. Os recursos das contribuições de melhoria, cobradas em razão das obras públicas executadas com recursos da Operação Urbana Centro, serão repassados pela Prefeitura à conta vinculada referida no artigo 11 desta Lei, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados a partir da data do seu recebimento.

Art. 13. Os recursos existentes na conta vinculada da Operação Urbana do Anhangabaú, aprovada pela Lei n. 11.090, de 16 de setembro de 1991, passam a integrar a conta vinculada da Operação Urbana Centro.

Art. 14. A Empresa Municipal de Urbanização – EMURB deverá elaborar e fazer publicar no Diário Oficial do Município, relatório semestral de acompanhamento e contabilização de resultados da Operação Urbana Centro.

Capítulo IV Disposições Transitórias e Finais

Art. 15. Durante os primeiros 36 (trinta e seis) meses subseqüentes à aprovação desta Lei, as propostas relativas aos benefícios mencionados no inciso I do artigo 4º desta Lei, ficam sujeitas às seguintes condições especiais:

- I – as propostas apresentadas para imóveis localizados na Área de Especial Interesse, definida no § 1º deste artigo, ficam dispensadas do pagamento de contrapartida financeira;
- II – as propostas apresentadas para imóveis localizados fora da Área de Especial Interesse, porém contidos no perímetro da Operação Urbana Centro, ficam dispensadas do pagamento de contrapartida financeira nos seguintes casos e até os seguintes limites:
 - a. para o uso residencial (categoria de uso R2.02): coeficiente de aproveitamento máximo igual a 12 (doze);
 - b. para o uso de serviços de escritórios e negócios (categoria de uso S2.1): coeficiente de aproveitamento máximo igual a 6 (seis);
 - c. para o uso hotel de turismo (categoria de uso S2.5): coeficiente de aproveitamento máximo igual a 9 (nove) para instalações hoteleiras, mais 3 (três) para serviços e 6 (seis) destinados exclusivamente à garagem.

§ 1º Para efeito do disposto neste artigo, fica criada a Área de Especial Interesse, definida a seguir: começa na confluência da Avenida Senador Queirós com a Avenida Prestes Maia, segue na direção oeste pela Avenida Senador Queirós, Praça Alfredo Issa, Avenida Ipiranga, Praça da República, Avenida Ipiranga até a Rua da Consolação, Rua da Consolação, Viaduto Nove de Julho, Viaduto Jacareí, Rua Maria Paula, Viaduto Dona Paulina, Praça Dr. João Mendes, Rua Anita Garibaldi, Praça Clóvis Bevilacqua, Avenida Rangel Pestana até Avenida Exterior, Avenida Exterior, Avenida Prefeito Passos, Rua Antonio de Sá, Avenida do Estado na direção norte, Rua da Figueira, Avenida Mercúrio, Avenida Senador Queirós até o ponto inicial, integrada também pelos lotes lindeiros aos logradouros que determinam este perímetro, demarcada na planta anexa n. BE/03/OB/007 do arquivo da Empresa Municipal de Urbanização – EMURB.

§ 2º O disposto nos incisos I e II deste artigo não se aplica às propostas relativas à regularização e cessão do espaço público, previstas no artigo 4º, incisos III e IV desta Lei, e aos custos decorrentes de desapropriações.

§ 3º As propostas que se beneficiarem do disposto neste artigo não ficam dispensadas da análise urbanística e das exigências fixadas no artigo 5º e seus parágrafos, da análise pela Comissão referida no artigo 17 e da aprovação pela Comissão Normativa de Legislação Urbanística – CNLU, nos termos do artigo 8º desta Lei.

§ 4º A certidão referente aos benefícios concedidos, referida no artigo 9º desta Lei, expedida em favor de proponentes beneficiados pelo disposto neste artigo, terá validade pelo prazo de 36 (trinta e seis) meses, contados a partir da data de sua expedição, findo o qual torna-se sem efeito para fins de aprovação do projeto.

§ 5º As obras referentes aos projetos aprovados com base nas disposições deste artigo deverão estar concluídas no prazo máximo de 5 (cinco) anos, contados a partir da data da expedição do respectivo Alvará de Execução, sob pena de cassação da licença e do vencimento integral da contrapartida financeira devida, calculada nos termos do artigo 10 desta Lei.

§ 6º A isenção prevista neste artigo sofrerá redução anual gradativa de 20% (vinte por cento) nos anos subsequentes ao terceiro ano de vigência desta Lei, passando a 80% (oitenta por cento) do valor da contrapartida financeira no quarto ano, 60% (sessenta por cento) no quinto, 40% (quarenta por cento) no sexto, 20% (vinte por cento) no sétimo, até ser definitivamente extinta completado o sétimo ano.

§ 7º Para efeito do cálculo da contrapartida financeira referida no parágrafo anterior, serão considerados os benefícios relativos às modificações de disposições do Código de Obras e Edificações, de índices urbanísticos e de características de uso e ocupação do solo estabelecidos na legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo vigente e nos artigos 3º e 16 desta Lei.

Art. 16. Fica garantido ao proprietário de edificação regularmente existente contida no perímetro da Operação Urbana Centro e que venha a ser demolida para a implantação de uma nova construção, o direito de utilização da taxa de ocupação e do coeficiente de aproveitamento do edifício demolido, quando maiores que aqueles fixados na legislação de uso e ocupação do solo vigente e nesta Lei.

§ 1º Os projetos que se beneficiarem do disposto neste artigo não ficam dispensados da análise urbanística e das exigências fixadas no artigo 5º e seus parágrafos e da análise pela Comissão referida no artigo 17 desta Lei.

§ 2º As propostas que, além de se beneficiarem do disposto neste artigo apresentarem solicitações relativas aos benefícios mencionadas no artigo 4º desta Lei, serão submetidas à aprovação da Comissão Normativa de Legislação Urbanística – CNLU, nos termos do artigo 8º desta Lei.

Art. 17. Fica constituída a Comissão Executiva da Operação Urbana Centro, composta por representantes da:

1. Empresa Municipal de Urbanização – EMURB;
2. Secretaria da Habitação e do Desenvolvimento Urbano – SEHAB;
3. Secretaria Municipal de Cultura – SMC;

4. Secretaria Municipal do Planejamento – SEMPLA, e ainda da:
5. Câmara Municipal de São Paulo;
6. Associação Comercial de São Paulo;
7. Associação dos Bancos no Estado de São Paulo – ASSOESP;
8. Associação Viva o Centro Sociedade Pró-Revalorização do Centro de São Paulo;
9. Centro Gaspar Garcia de Direitos Humanos;
10. Instituto de Arquitetura do Brasil – Departamento de São Paulo – IAB/SP;
11. Instituto de Engenharia de São Paulo – IE;
12. Movimento Defesa São Paulo;
13. Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis de São Paulo – SECOVI;
14. Sindicato dos Empregados em Estabelecimentos Bancários e Financeiros de São Paulo, Osasco e Região, sob a coordenação da primeira nomeada.

§ 1º São atribuições da Comissão Executiva da Operação Urbana Centro:

- I – analisar e verificar a adequação das propostas apresentadas de acordo com o disposto nos artigos 4º, 6º, 7º, 15 e 16 desta Lei com as diretrizes da Operação Urbana Centro;
- II – emitir pareceres e deliberar sobre o encaminhamento das propostas à Comissão Normativa de Legislação Urbanística – CNLU;
- III – promover no mínimo 1 (uma) audiência pública sempre que a proposta solicitar coeficiente de aproveitamento superior a 6 (seis) ou cessão onerosa do espaço público, de acordo com o disposto no artigo 4º, incisos I e IV, desta Lei, anteriormente ao encaminhamento à Comissão Normativa de Legislação Urbanística – CNLU;
- IV – elaborar estudos e apresentar propostas para cálculo do valor dos benefícios concedidos;
- V – elaborar diretrizes especiais para subáreas contidas dentro do perímetro da Operação Urbana Centro;
- VI – identificar formas de atuação do Poder Público capazes de potencializar a consecução dos objetivos da Operação Urbana Centro;
- VII – contribuir para a estruturação de programa de ação para a solução do problema das habitações subnormais existentes na área da Operação Urbana Centro;
- VIII – fazer-se representar junto à Administração Pública na definição de políticas e intervenções para a área da Operação Urbana Centro;
- IX – elaborar plano de incentivo à localização da Administração Pública na área da Operação Urbana Centro;
- X – decidir sobre a inversão dos recursos captados pela Operação Urbana Centro, atendido o disposto no artigo 11, § 1º desta Lei;
- XI – instruir as dúvidas surgidas quanto à aplicabilidade e às disposições da presente Lei anteriormente à apreciação das mesmas pela Comissão Normativa de Legislação Urbanística – CNLU.

§ 2º A audiência pública de que trata o inciso III do parágrafo anterior deverá ser divulgada em pelo menos 1 (um) dos 2 (dois) jornais de maior circulação, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias da data de sua realização.

§ 3º Para subsidiar a Comissão Executiva da Operação Urbana Centro no cumprimento de suas atribuições, fica criado Grupo Técnico de Trabalho, composto por técnico da:

1. Empresa Municipal de Urbanização – EMURB;
2. Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano – SEHAB;
3. Secretaria das Administrações Regionais – SAR;
4. Secretaria de Vias Públicas – SVP;
5. Secretaria Municipal de Cultura – SMC;
6. Secretaria Municipal do Planejamento – SEMPLA;
7. Secretaria Municipal de Transportes – SMT, sob a coordenação da primeira.

§ 4º A Comissão Executiva da Operação Urbana Centro, sempre que necessário, poderá consultar outros órgãos da administração pública municipal, estadual e federal e entidades civis.

Art. 18. Os direitos, processos e obras em andamento referentes à Operação Urbana do Anhangabaú, aprovada pela Lei n. 11.090, de 16 de setembro de 1991, ficam transferidos, sem solução de continuidade, para a Operação Urbana Centro.

Art. 19. Na área da Operação Urbana Centro não se aplicam as disposições da Lei n. 11.773, de 18 de maio de 1995.

Art. 20. A Empresa Municipal de Urbanização – EMURB poderá praticar os atos necessários à realização da Operação Urbana Centro, inclusive desapropriações.

Art. 21. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta dos recursos disponíveis na conta vinculada à Operação Urbana Centro e de dotações próprias.

Art. 22. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Celso Pitta – Prefeito do Município.

Perímetro

Centro Velho – Centro Novo – Glicério – Brás – Bexiga – Vila Buarque – Santa Ifigênia

O perímetro da Operação Urbana abrange uma área de aproximadamente 662,90 ha, englobando os chamados “Centro Velho” e “Centro Novo” e partes dos bairros do Glicério, Brás, Bexiga, Vila Buarque e Santa Ifigênia.

Além da área interna ao perímetro, os lotes externos que lhes sejam lindeiros podem usufruir dos benefícios e incentivos previstos na Operação Urbana.

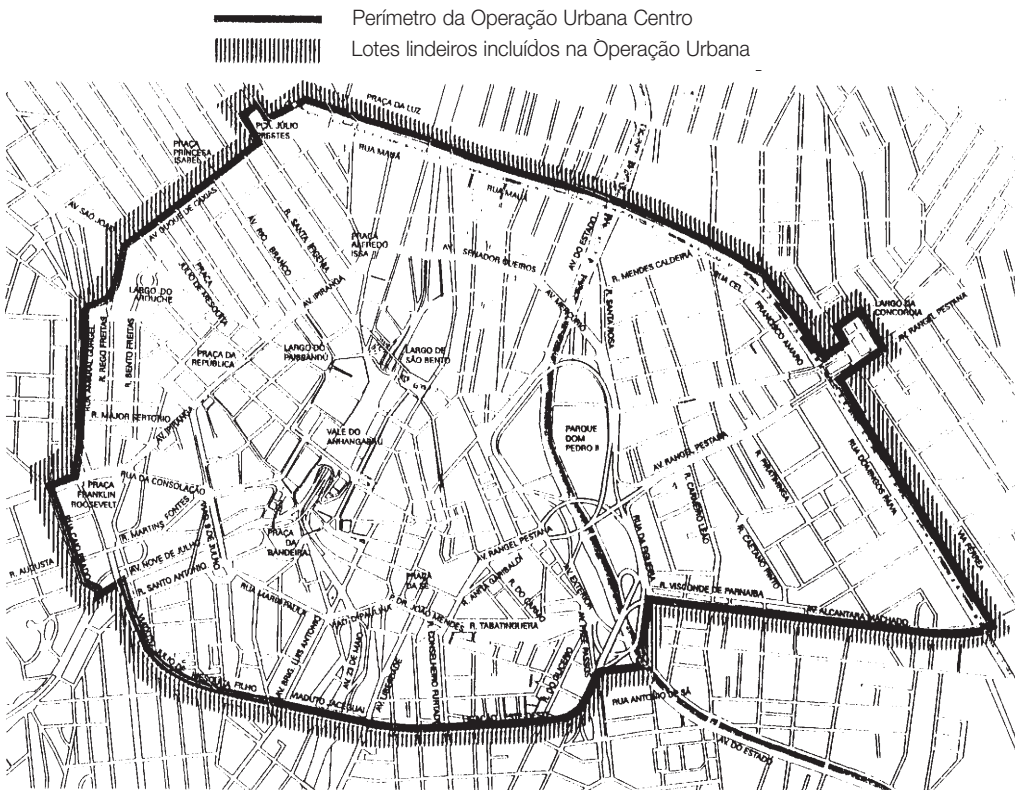


Ilustração da “Cartilha da Área Central”, publicação da Prefeitura do Município de São Paulo, Empresa Municipal de Urbanização – EMURB, agosto de 1997 (anexo I - planta BE/03/OB/007/A)

Zoneamento vigente na região

Perímetro da Operação Urbana Centro

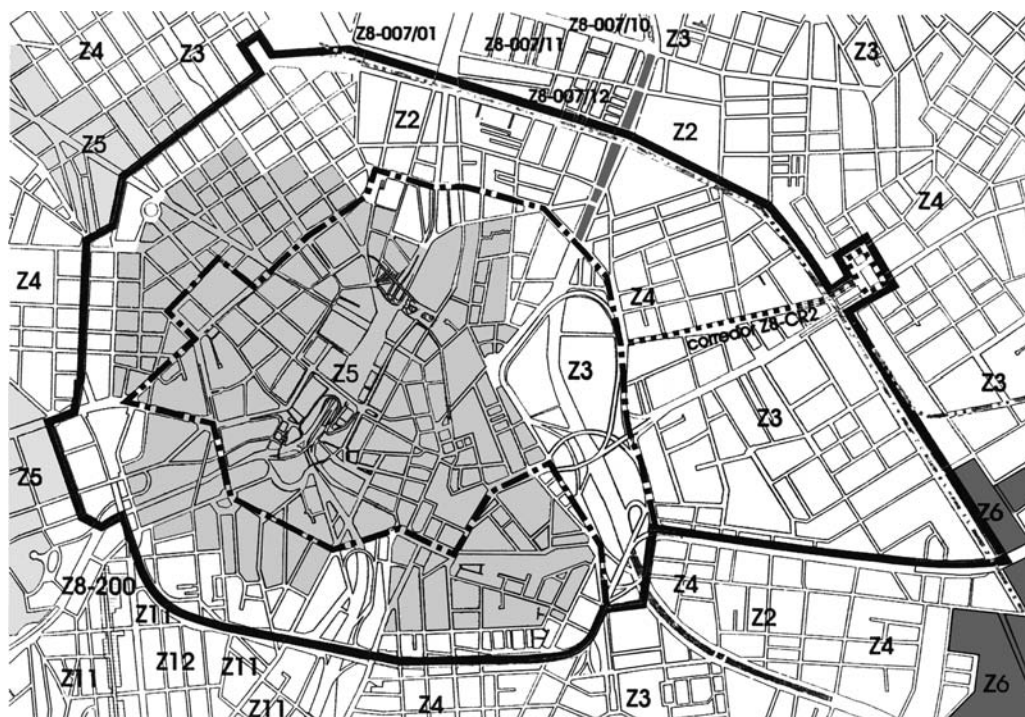


Ilustração da “Cartilha da Área Central”, publicação da Prefeitura do Município de São Paulo, Empresa Municipal de Urbanização – EMURB, agosto de 1997

LEI N. 12.350, DE 6 DE JUNHO DE 1997

CONCEDE INCENTIVO FISCAL AOS PROPRIETÁRIOS DE IMÓVEIS OU AOS PATROCINADORES DAS OBRAS DE RECUPERAÇÃO EXTERNA E CONSERVAÇÃO DE IMÓVEIS LOCALIZADOS NA ÁREA ESPECIAL DE INTERVENÇÃO, OBJETO DO PROGRAMA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA E FUNCIONAL DO CENTRO DE SÃO PAULO – PROCENTRO, OU OUTRO EQUIVALENTE QUE VENHA A SER IMPLANTADO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Celso Pitta, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,
Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 4 de junho de 1997, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituído incentivo fiscal a ser concedido a pessoas físicas ou jurídicas que promoverem ou patrocinarem a recuperação externa e a conservação de imóvel próprio ou de terceiro, localizado na Área Especial de Intervenção, delimitada na planta e na relação constantes, respectivamente, dos Anexos I e II desta Lei.

§ 1º O incentivo fiscal de que trata o *caput* deste artigo poderá ser concedido às pessoas físicas ou jurídicas que tiverem iniciado as obras de recuperação nos imóveis antes da vigência desta Lei, ou que os tiverem mantido conservados com as características originais.

§ 2º Para os efeitos desta Lei, serão considerados recuperação externa de imóveis, as obras e serviços destinados à recuperação e conservação de fachadas e demais elementos, realizados em imóvel tombado por órgão federal, estadual ou municipal, ou preservado em razão do seu valor histórico, cultural, estético, arquitetônico ou paisagístico, nos termos do artigo 2º da Lei n. 8.328, de 2 de dezembro de 1975, com a nova redação dada pelo artigo 18 da Lei n. 9.725, de 2 de julho de 1984.

§ 3º Considera-se patrocinador a pessoa física ou jurídica que se proponha a financiar ou custear, total ou parcialmente, o projeto e a execução de obras de recuperação ou conservação externa em imóveis de terceiros.

Art. 2º O incentivo fiscal de que trata esta Lei, será concedido pelo prazo de 10 (dez) anos e consistirá no recebimento, pelo proprietário do imóvel ou patrocinador, de certificado expedido pelo Poder Público.

§ 1º O certificado de que trata o *caput* deste artigo deverá equivaler ao valor do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana do imóvel recuperado ou conservado.

§ 2º Quando houver para o imóvel isenção anterior, o valor do certificado, a ser recebido pelo proprietário ou patrocinador das obras ou conservação, deverá equivaler a 0,6% do valor venal do imóvel recuperado ou conservado.

§ 3º O certificado de que trata o *caput* deste artigo será utilizado exclusivamente para o pagamento do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana, incidente sobre o imóvel recuperado ou conservado ou sobre outros imóveis do mesmo proprietário ou de propriedade do patrocinador.

§ 4º O valor constante do certificado será o do exercício correspondente ao início das obras, expresso em Unidade Fiscal de Referência – UFIR, e deverá ser reconvertido em moeda corrente, pelo valor dessa unidade vigente no mês de sua utilização.

§ 5º O titular do certificado deverá requerer perante a Secretaria das Finanças o reconhecimento do benefício, no início de cada exercício.

§ 6º O benefício só será concedido se constatada, em vistoria, a efetiva conservação do prédio.

Art. 3º A concessão do benefício dependerá da aprovação do projeto de recuperação ou do estado de conservação do prédio pela Comissão PROCENTRO ou outra Comissão equivalente que venha a ser constituída, ouvidos os órgãos competentes.

Art. 4º Caberá à Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano – SEHAB a expedição do certificado, a requerimento do proprietário do imóvel ou do patrocinador, nos termos do disposto em regulamento.

Art. 5º A Comissão PROCENTRO constatará o início da obra e realizará vistorias periódicas para verificar o seu andamento, na conformidade do projeto aprovado, bem como o estado de conservação das edificações, cujos proprietários pleitearem o benefício nos termos do § 1º do artigo 1º desta Lei.

Parágrafo único. Constatada a paralisação da obra ou sua desconformidade com o projeto aprovado, o certificado deverá ser cancelado, cientificando-se a Secretaria das Finanças – SF para a cobrança da importância equivalente ao benefício, exercício a exercício, atualizada monetariamente e acrescida de juros de mora, desde as datas originariamente assinaladas para pagamento integral do imposto, sendo:

I – com imposição de multa moratória e sem prejuízo das medidas criminais cabíveis, nos casos de dolo, fraude ou simulação do interessado ou de terceiro em benefício dele;

II – sem imposição de multa moratória, nos demais casos.

Art. 6º Fica concedida isenção do pagamento da Taxa para exame e verificação de projetos, prevista no Código de Obras e Edificações, aos proprietários ou aos patrocinadores das obras de recuperação de imóveis localizados na Área Especial de Intervenção.

§ 1º Respeitadas as respectivas competências, a concessão do benefício previsto no *caput* deste artigo será autorizada pela Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano – SEHAB ou pela Secretaria das Administrações Regionais – SAR e dependerá de parecer favorável da Comissão PROCENTRO, quanto ao enquadramento do projeto na situação de beneficiários da isenção.

§ 2º O proprietário ou patrocinador deverá requerer o benefício previsto no *caput* deste artigo após o protocolamento do pedido de Alvará de Aprovação do projeto de recuperação.

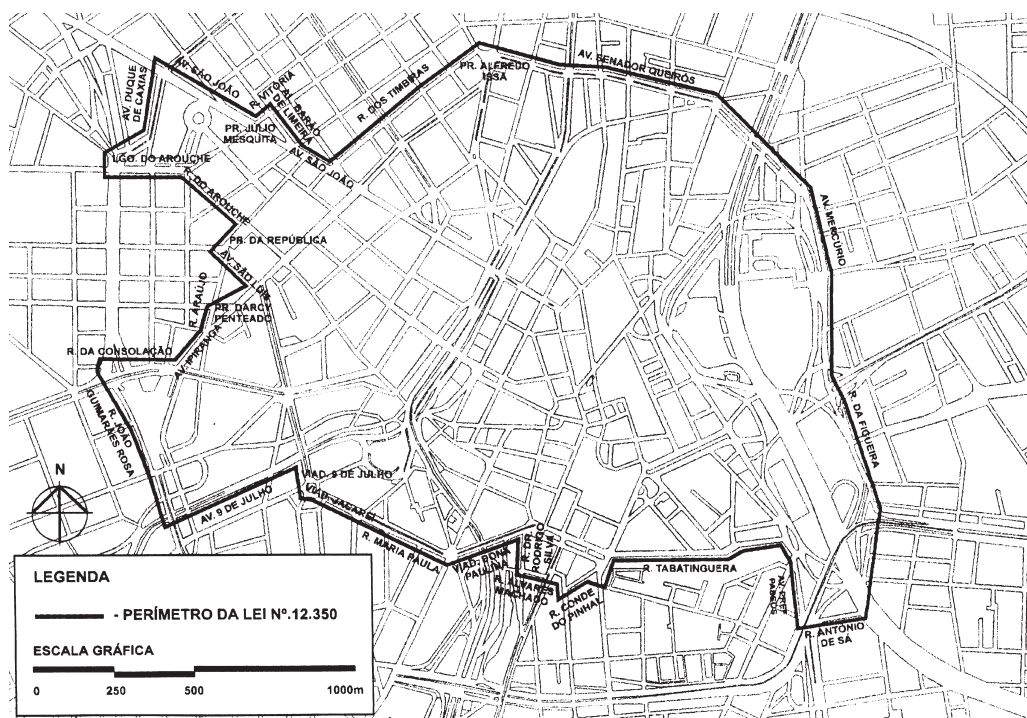
Art. 7º O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 8º As despesas decorrentes desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Celso Pitta – Prefeito do Município.

Prefeitura de São Paulo
Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano



Área especial de intervenção objeto do Programa de Requalificação Urbana e Funcional do Centro de São Paulo – PROCENTRO
(Lei n. 12.350 de 6 de junho de 1997)

Programa de Requalificação Urbana e Funcional do Centro de São Paulo – PROCENTRO

ANEXO II**Logradouros e Quadras Fiscais pertencentes à Área Especial de Intervenção**

Nome do Logradouro	CODLOG	Setor	Quadra
Largo do Paissandu	15323-0	001	056, 054, 055, 057, 058
R. Cap. Salomão	17633-8	001	057, 058
Praça Pedro Lessa	15938-7	001	058, 047
R. do Seminário	17986-8	001	046, 057
R. Antonio de Godoi	01667-5	001	053, 057
Largo de São Bento	03209-3	001	049, 061, 062, 063, 064
Praça Antonio Prado	01838-4	001	063, 073, 074
R. João Bricola	10184-2	001	063, 074
Largo do Café	03842-3	001	073, 081, 082
R. do Comércio	05200-0	001	073, 082
R. 3 de Dezembro	19135-3	001	074, 083
R. Dr. Miguel Couto	13901-7	001	072, 080
R. da Quitanda	16770-3	001	081, 082, 084, 085
Largo da Misericórdia	14051-1	001	084, 086
R. do Tesouro	18881-6	001	085, 086
R. Álvares Penteados	00866-4	001	081, 082, 084, 085
R. do Boticário	00951-2	001	054, 055
		008	091, 092
Av. Rio Branco	17115-8	001	053, 054
		008	092, 093
R. Santa Ifigênia	06285-5	001	044, 053
		008	093, 094
R. Andradas	01267-0	008	094, 095
Av. Casper Líbero	04541-1	001	Praça Alfredo Issa, 036, 044, 045, 046
		008	095
Av. São João	10101-0	001	055, 056, 058, 061, 062, 071, 072, Parque Anhangabaú
		008	091, Praça Julio Mesquita
		007	051, 052, 063, 073, 074, 075
		006	010, 017, 027
Largo Santa Cecília	06284-7	001	044, 045, 046, 053, 057
R. Boa Vista	03403-7	001	063, 064, 074, 075, 083
R. 15 de Novembro	16749-5	001	073, 074, 082, 083, 085, 086
		002	060, 061
R. dos Timbiras	18969-3	007	074, 075
		008	091, 092, 093, 094, 095
R. Líbero Badaró	11824-9	005	002, 003, 008, 009
		001	061, 062, 071, 072, 078, 079, 080, Praça do Patriarca
R. São Bento	03210-7	005	003, 004
		001	062, 063, 072, 073, 080, 081, 084, Praça do Patriarca
R. Dr. Falcão Filho	06889-6	005	001, 002
R. José Bonifácio	10813-8	005	002, 003, 004, 005, 006, 008, 009, 010, 011, 012

Continua

Logradouros e Quadras Fiscais pertencentes à Área Especial de Intervenção (Continuação)

Nome do Logradouro	CODLOG	Setor	Quadra
R. do Ouvidor	15261-7	005	006, 007, 008, 013
Pça Ouvidor Pacheco e Silva	15279-0	005	009, 010
R. Senador Paulo Egídio	15739-2	005	010, 011
Praça do Patriarca	15603-5	005	001, 003, 004
		001	079, 080, 081, 084
R. Quintino Bocaiúva	16744-4	005	004, 005, 011, 012, 014, 015, 021, 020, 022
R. Benjamin Constant	03189-5	005	011, 014, 015, 021
R. Senador Feijó	06933-7	005	014, 020, 021, 022
R. Cristóvão Colombo	05520-4	005	013, 014, 020
R. São Francisco	07336-9	005	007, 008, 013
Largo São Francisco	07335-0	005	009, 010, 011, 013, 014
R. Barão de Paranapiacaba	15473-3	005	012, 015
Praça da Sé	17545-5	002	Largo Pateo do Colégio
		005	012, 015, 021, 022, 026, 028
R. 11 de Agosto	15022-3	005	028, 032
R. Felipe de Oliveira	06967-1	005	028, Praça da Sé
Pça Clóvis Bevilacqua	05111-0	005	032, 033, Praça da Sé
Pça Dr. João Mendes	10376-4	005	022, 026, 028, 030, 031, 032, Largo 7 de Setembro
Largo 7 de Setembro	18115-3	005	030, 031
R. Conde do Pinhal	16249-3	005	031
R. Álvares Machado	00864-6	005	030
R. Dr. Rodrigo Silva	17293-6	005	030
Viaduto Dona Paulina	15635-3	005	025
R. Dona Maria Paula	13317-5	005	017
		006	052
R. Genebra	07853-0	005	017
		006	052
Viaduto Jacareí	09758-6	006	041
Praça Gal. Craveiro Lopes	05466-6	006	033, 041
Viaduto 9 de Julho	14810-5	006	021, 022, 031, 032, 033, 061
Jd. da Divina Providência	38895-5	006	033, 041, Praça das Bandeiras
Largo Fernando Galego	17024-0	005	016, 017
		006	041, Praça das Bandeiras
R. Santo Antonio	01521-0	006	033, 041, Praça Gal. Craveiro Lopes, Jd. da Divina Providência
Travessa Noschese	14675-7	005	016, 017
Travessa Grassi	08191-4	005	074, 075
R. Santo Amaro	01003-0	005	016, 017
		006	041, 052
R. Riachuelo	17025-9	005	007, 013, 019, 020, 022, 025
Av. 23 de Maio	19764-5	005	019, 025, 074, 075
R. Asdrubal do Nascimento	02398-1	005	016, 017, 074, 075
Parque Anhagabaú	01424-9	001	071, 078, 079
		005	001, 007
R. Formosa	07281-8	006	027, 036, Praça Ramos de Azevedo, Parque Anhagabaú

Continua

Logradouros e Quadras Fiscais pertencentes à Área Especial de Intervenção (Continuação)

Nome do Logradouro	CODLOG	Setor	Quadra
Av. 9 de Julho	14804-0	006	020, 031, 032, 033, 035, 072, 075
Pça da Bandeira	02795-22	005	007
		006	035, 075, 033, 041
R. João Adolfo	10118-4	006	022, 032, 035, 075
R. Álvaro de Carvalho	00880-0	006	020, 021, 022, 031, 032, 035, 061, 075
R. da Consolação	05245-0	006	002, 003, 012, 013, 014, 022, 064, Praça Des. Mário Pires
Praça Des. Mário Pires	13515-1	006	013, 014, 021, 022, 064
R. Quirino de Andrade	16761-4	006	022, 035
R. Cel. Xavier de Toledo	19996-6	006	023, 025, 036
Ladeira da Memória	14102-0	006	036
Largo da Memória	13813-4	006	035, Parque Anhangabaú
R. Araújo	02115-6	006	003, 064
R. Unai	33614-9	006	064
Av. São Luis	12132-0	006	007, 014, 061
R. Dr. Bráulio Gomes	03624-2	006	014, 023
R. João Guimarães Rosa	20399-8	006	Praça Franklin Roosevelt
Praça Dom José Gaspar	10986-0	006	007, 014, 023
R. Basílio da Gama	02947-5	006	006, 007
R. Gabus Mendes	07669-4	006	006, 007
R. Marconi	12951-8	006	015, 024
R. Conselheiro Crispiniano	05495-0	006	016, 017, 024, 025, 026, 027
R. Dom José de Barros	10890-1	006	008, 009, 010, 015, 016, 017
R. 7 de Abril	18108-0	006	007, 008, 015, 023, 024, 025
R. Barão de Itapetininga	09543-5	006	008, 009, 015, 016, 024
R. 24 de Maio	19759-9	006	009, 010, 016, 017
Praça Ramos de Azevedo	16861-0	006	025, 026, 027, 036
Av. Ipiranga	09276-2	001	044, 053, 054, 055
		006	003, 006, 007, 008, 009, 010, 064
		007	075, 088, Praça da República
		008	091, 092, 093, 094, 095
Praça da República	17000-3	007	071, 072, 074, 075, 088
		006	006, 007, 008, 009
R. Aurora	02595-0	007	062, 063, 071, 072, 073
R. Joaquim Gustavo	10562-7	007	072, 073
R. Pedro Américo	15875-5	007	073, 074
Av. Vieira de Carvalho	19689-4	007	062, 063, 071, 072
R. do Arouche	02301-9	007	062, 071
R. Vitória	19847-1	007	052, 063
Av. Duque de Caxias	04659-0	007	051, Largo do Arouche
Largo do Arouche	02300-0	007	051, 052, 062
Praça Julio Mesquita	11339-5	007	063
R. Abelardo Pinto	00038-8	001	058
R. Anchieta	01242-4	002	060, 061
Largo Pateo do Colégio	20418-8	002	059, 060, 061, 062, 063
		005	Praça da Sé

Continua

Logradouros e Quadras Fiscais pertencentes à Área Especial de Intervenção (Continuação)

Nome do Logradouro	CODLOG	Setor	Quadra
R. Irma Simpliciana	18320-2	002	072, 073
R. Floriano Peixoto	07228-1	002	062, 063, 068
R. Santa Teresa	18838-7	002	072
		005	Praça da Sé
R. Martinho Prado	13614-0	006	012, 013, 019, 020, 069, 072, Praça Franklin Roosevelt
R. Avanhandava	02617-4	006	019, 020, 069, 072
R. Nestor Pestana	14513-0	006	012, 013
Praça Franklin Roosevelt	07593-0	006	002
R. Martins Fontes	13632-8	006	013, 019, 020, 021
Av. Radial Leste-Oeste	33667-0	006	069, 072
R. Dr. Roberto Simonsen	17226-0	002	059, 068, 073, 074
Av. Senador Queirós	16725-8	001	036, 037, 038, 039, 040, 041, 042, 043, Praça Alfredo Issa
R. Beneficência Portuguesa	03178-0	001	036, 045
R. Cel. Batista da Luz	02974-2	001	045, 046
R. Brigadeiro Tobias	19017-9	001	036, 037, 045, 046, 047
R. Cap. Maj. Jeronimo Leitão	10060-9	001	037, 048
R. Riskallah Jorge	17178-6	001	047, 048
R. Dom Francisco de Sousa	07418-7	001	037, 038
Av. Prestes Maia	16593-0	001	038, 039, 047, 048, 049, 058, 061, Praça Pedro Lessa, Praça do Correio
R. Carlos de S. Nazareth	04342-7	001	039, 040, 041, 042, 043, 049, 050, 051, 052
R. Augusto Severo	02561-5	001	039, 040
R. Florêncio de Abreu	07204-4	001	040, 041, 049, 050, 064, Largo São Bento
R. Com. Assad Abdalla	02404-0	001	068, 069
		002	031, 032
R. Barão de Duprat	06136-0	001	042, 043, 051, 052, 067, 068, 069
R. da Cantareira	04146-7	001	052, 068, 069
		002	031, 032, 033
R. Serop Kherlakian	42223-1	001	051
R. Com. Afonso Kherlakian	00275-5	001	051, 052, 065, 067, 068
R. Com. Abdo Schain	21370-5	001	065, 066, 067, 070
Ladeira Constituição	05261-2	001	050, 064
R. Lucrecia Leme	12118-5	001	065, 066
R. Virgílica Sales	19781-5	001	066, 070
Ladeira Porto Geral	16523-9	001	064, 075
R. 25 de Março	19745-9	001	041, 042, 050, 051, 064, 065, 066, 070, 075, 076, Parque Dom Pedro II
		002	064, 065, 066, 067, 070, 071, 075, Praça Fernando Costa
R. Cav. Basílio Jafet	02950-5	001	067, 070, 076, 077
		002	033
Av. do Estado	06642-7	002	031, 032, 034, 052, 091, Praça São Vito
		003	009, Parque Dom Pedro II
Av. Mercúrio	13853-3	002	031, 034, 035, 036, 052, 091, Praça São Vito

Continua

Logradouros e Quadras Fiscais pertencentes à Área Especial de Intervenção (Continuação)

Nome do Logradouro	CODLOG	Setor	Quadra
R. da Figueira	07122-6	002	091
		003	Parque Dom Pedro II
R. Dr. Itapura de Miranda	09575-3	002	032, 033
R. Jorge Azem	10667-4	001	076, 077, Parque Dom Pedro II
R. Gal. Carneiro	04469-5	001	083, 075
		002	059, Praça Padre Manoel da Nóbrega, Praça Fernando Costa
R. Dr. Bitencourt Rodrigues	03387-1	002	059, 064, 065, 067, 070, 074, Praça Fernando Costa
R. São Nicolau	14559-9	002	064, 065
R. Maria Benedita	13163-6	002	065, 067
R. Luis Teixeira	12310-22	002	067, 070
R. Hércules Florence	08734-3	002	066, 071
R. Fernão Sales	07070-0	002	071, 075
R. do Gasômetro	07786-0	002	052, 091
R. Venceslau Brás	19543-0	002	059, 068, 073, 074
Av. Rangel Pestana	16870-0	002	070, 074, 075
		003	003, 004, Praça Clóvis Bevilacqua
R. Tabatingüera	18556-6	005	033
		003	002, 006, 008
R. Anita Garibaldi	01454-0	003	033, Praça Clóvis Bevilacqua
R. do Carmo	04455-5	003	001, 002, 003, 006
R. Alcides Bezerra	01203-3	003	003
R. Agassiz	00306-9	003	003, 006
R. Carmelitas	04434-2	003	003, 006, 007, 008
R. Nidac	14626-9	003	007, 008
R. Frederico Alvarenga	07610-4	003	003, 004, 005, 007, 053
Travessa Particular	69149-6	003	004, 005
R. Lousada	72407-6	003	053
R. Silveira Martins	18210-9	003	001, 002
		005	033
R. Antonio de Sá	01685-3	004	Parque Dom Pedro II
R. Varnhagen	19494-8	001	064
Praça São Vito	19827-7	002	034, 035, 036, 052
R. Luis de Camões	12215-7	002	034, 035
R. Carlos Garcia	04363-0	002	035, 036
Pça Fernando Costa	07024-6	002	059, 064, 066
		001	075
Parque Dom Pedro II	15964-0	001	076, 077
		002	032, 033, 052, 066, 071, 075, 091, Praça São Vito
		003	009
Rua Augusta	02497-0	006	069
Av. Brig. Luis Antonio	12165-7	006	019, 025, 075
R. Direita	05944-7	001	084, 086
		005	004, 005, 012

Lotes das Quadras Externas, também abrangidas pela Área Especial de Intervenção

Logradouro	Setor	Quadra	Lotes	Observações	
Av. Senador Queiroz	001	026	0103		
			0001, 0002	Av. Casper Líbero, ns. 333, 339, 343, 347	
		027	0031	Av. Casper Líbero, n. 356	
			(0034 a 0115, 0119)		
		029	0001	R. Brigadeiro Tobias, ns. 475, 483	
			0002	R. Brigadeiro Tobias, ns. 466, 470, 478, 490	
			0003, 0008		
			(0009 a 0081)		Av. Prestes Maia, ns. 635, 649, 653, 671, 663, 675, 687
		030	0029	Av. Prestes Maia, n. 646	
			90035 A 0167)		
		031	0033	R. Florêncio de Abreu, ns. 555, 559, 563, 567, 571, 575	
			0038	R. Florêncio de Abreu, n. 562	
			0039		
		032	0001	R. 25 de Março, ns. 1191, 1199	
			0092	R. 25 de Março, n. 1200	
		035	0093, 0094, (0127 a 0478, 0486 a 0719)		
			0099, 0100, 0101, 0102, 0103, 0104,		
0105, 0106, 0107, 0108, 0001			R. Barão de Duprat, ns. 511, 521, 525		
(0024 a 0069)			R. Barão de Duprat, n. 516		
0019, 0020, (0071 a 0135, 0137 a 0162,					
0164, 0165, 0167 a 0225, 0227 a 0254,					
0256 a 0295, 0297 a 0328, 0330 a 0350,					
0352 a 0366, 0368, 0370 a 0382, 0384 a					
0414, 0416 a 0418, 0440, 0998 a 1009,					
1072 a 1101, 1106 a 1114, 1116 a 1135)					
R. da Cantareira	002	027	0001	R. da Cantareira, n. 491	
			0051	R. da Cantareira, ns. 490, 498, 500, 506	
				R. Carlos de Souza Nazaré, n. 523	

Continua

Lotes das Quadras Externas, também abrangidas pela Área Especial de Intervenção (Continuação)

Logradouro	Setor	Quadra	Lotes	Observações
Av. Mercúrio		028	0001	R. da Cantareira, n. 460
			0042, 0041, 0040, 0039, 0038, 0037,	
			0045, 0033, 0032, 0031, 0030	
R. Américo Brasiliense		029	0045, 0046, 0047, 0031	R. Américo Brasiliense, ns. 55, 65, 69, 73
Av. Mercúrio		037	0021, 0020, 0029, 0028, 0018, 0022	R. Carlos Garcia, ns. 130,138,144,148,160
			0023, 0025, 0024, 0002	
			0001	R. Santa Rosa, n. 113
R. Santa Rosa		041	0012, 0011, 0010, 0009, 0008, 0007,	R. Santa Rosa, ns. 50, 52, 62, 60, 68, 74,
			0006, 0005, 0004, 0003	78, 86, 92, 100, 108, 112, 122
Av. Mercúrio		041	0013, 0014, 0015, 0016, 0017, 0018	
		045	(0063 a 0068)	R. Poligriano A. Mare, ns. 36, 44
			0005, 0004, 0003, 0002, 0052	
		053	0057	R. Assunção, ns. 36, 42
			0200, 0199, 0008, 0007, 0006, 0005,	
			0004, (0203 a 0209), 0056, 0001	
R. da Figueira		076	0076	
		078	0132	R. Maria Domitília, n. 24
			0025, 0024, 0023, 0022, 0021, 0020,	
			0019, 0018, 0032, 0029	
			028	Av. Rangel Pestana, n. 833
R. da Figueira	003	010	0034	Av. Rangel Pestana, ns. 918, 842
			0026, 0027, 0033	
			0023	R. Azevedo Júnior, n. 43, 65
		021	0038	R. Azevedo Júnior, ns. 46, 56
			0037, 0036	
			0035	R. Visconde de Parnaíba, n. 23
		032	0054	R. Visconde de Parnaíba, ns. 60, 72, 80, 90
				Av. Alcântara Machado, n. 75
		033	0028, 0039	
		034	(0030 a 0073)	R. Coronel Bento Pires, n. 40
			0014	
			0013	R. da Moóca, n. 19
Av. do Estado	004	003	0001	Av. do Estado, n. 4483

Continua

Lotes das Quadras Externas, também abrangidas pela Área Especial de Intervenção (Continuação)

Logradouro	Setor	Quadra	Lotes	Observações
R. Antônio de Sá		012	(0006, 0005)	Av. do Estado, n. 4568 Av. Prefeito Passos, ns. 231, 287 e 297
R. Alm. Mauriti		011	(0005, 0006)	R. Alm. Mauriti, n. 225 R. do Glicério, ns. 215, 225, 245
Av. Prefeito Passos		001	0003, 0004, 0005	
R. Glicério	005	078	0002 (0870 a 0892) (0099 a 0167)	R. Oscar Cintra Gordinho, ns. 272, 258, 252
		076	0244, (2207 a 2270)	R. Oscar Cintra Gordinho, ns. 243, 233
			0138, (1094 a 1161, 1163 a 1215, 1217, 1477 a 1497, 2047, 2048, 2140 a 2146, 2050, 2051)	
R. Tabatingüera		076	0151, 0152, 0153, 0154, 0155, 0156, (0967 a 1014), 0159, 0160, (1500 a 1682), 0165, 0166, 0167, 0168, 0169, 0170, 0171, (2147 a 2168), 0173, 0174, 0175, 0176, (0340 a 0342, 0345 a 0514, 0517 a 0540, 0876, 1410 a 1476), 0243, 0180, 2049, 0183, 0184, 2473, 0187, 0188, 2474, 2665, (1695 a 2046), 1499, 1683, 1684, 0204, 1689, 1688, 0207, 0208, 0209, 0210, 0211	R. Tabatingüera, ns. 428, 432, 548
Praça João Mendes		076	0212, 0213, 0214, 0217	
R. Conde do Pinhal		040	0009, 0008, 0007, 0006, 0005, 0004, 0003, (0130 a 0431, 0433 a 0537)	
Largo 7 de Setembro		039	0056	R. da Glória, ns. 10, 14, 18, 22, 24, 34
			0001	Av. Liberdade, ns. 9, 21, 37
R. Álvares Machado		038	0001 0027 (0028 a 0284, 0286 a 0289)	Av. Liberdade, ns. 28, 32, 38 R. Dr. Rodrigo Silva, ns. 45, 55, 61, 67, 73-A

Continua

Lotes das Quadras Externas, também abrangidas pela Área Especial de Intervenção (Continuação)

Logradouro	Setor	Quadra	Lotes	Observações
R. Rodrigo Silva		029	0212, (0115 a 0202), 0005, 0004, 0003	
Viaduto Dona Paulina		029	0002	
			(0092 a 0101, 0104 a 0112, 0203, 0204, 0210, 0211)	R. Dr. Rodrigo Silva, ns. 22, 26
R. Dona Maria Paula		035	0063	R. Asdrubal do Nascimento, ns. 396, 404, 410, 424 e Av. Brigadeiro Luis Antonio, ns. 269, 273, 277, 283
		024	0667	Av. Brigadeiro Luis Antonio, ns. 258, 264
			0050	R. Francisca Miquelina, n. 39
R. Francisca Miquelina		023	0001, 0002, 0003, 0004, 0005	R. Francisca Miquelina, ns. 30, 32, 42, 44,54
R. Dona Maria Paula		023	0047, 0181, 0182	
R. Dona Maria Paula	006	053	(0186, 0192 a 0221, 0224 a 0255,0258 a 0321, 0324 a 0335, 0338 a 0365, 0368 a 0432, 0435 a 0441, 0444 a 0478, 0481 a 0490, 0635 a 0638, 0770 a 1060, 1062 a 1066)	R. Santo Amaro, n. 223
Viaduto Jacareí		051	0071	
R. Japurá		051	(0120 a 0318, 0528 a 0531, 1031)	R. Japurá, ns. 11A, 11B, 21, 29
R. Jacareí		050	(0088 a 0094, 0140, 0142 a 0319, 0402, 0403, 0407)	
		063	(0006 a 0033, 0036 a 0146,1048 a 0163, 0166 a 0220, 0223 a 0359, 0361 a 0372, 0374 a 0378, 0389 a 0394)	
R. Santo Antonio		040	(0408 a 0775)	R. Santo Antonio, ns. 447, 459, 471, 489,513
Viaduto 9 de Julho		062	0020	
			0002	Empena cega
Avenida 9 de Julho		062	0020, (0055 a 0062, 0310), 0016, 0015, (0150 a 0238) (0274 a 0294)	R. Major Quedinho, ns. 271,273, 281
		030	(0041 a 0117, 0120 a 0147,0150 a 0169, 0172 a 0185, 0188 a 0192, 0195 a 0209,	R. Major Quedinho, ns. 300, 310, 314, 318, 322, 326, 328, 330

Continua

Lotes das Quadras Externas, também abrangidas pela Área Especial de Intervenção (Continuação)

Logradouro	Setor	Quadra	Lotes	Observações
			0212 a 0253, 0256 a 0263, 0265 a 0276,	
			0263, 0265 a 0276, 0426, 0426, 0427,	
			0458, 0459), 0119, 0040, 0032, (0281 a 0425), 0027, 0028, 0460	
		066	(0005 a 0073, 0076 a 0085, 0088 a 0100)	R. Martinho Prado, ns. 53, 49, 43, 33, 29, 25, 19
		065	(0181 a 0210), (0278 a 0419)	
Av. Radial Leste		065	0421	
		071	(0001 a 0047)	
		070	0026	
			0032	R. Augusta, ns. 75, 81, 83, 89
R. João Guimarães Rosa		011	(0308, 0391, 0393, 0410, 0412, 0435)	R. Augusta, n. 66
			0040, 0048, 0042, 0043, 0044	
			(0051 a 0063, 0065 a 0233)	R. Gravataí, ns. 23, 27, 31, 35
		001	0275	R. Gravataí, n. 28
			0033, (0283 a 0299) 0280	
R. da Consolação		001	0002, 0003	
R. da Consolação	007	080	0012, 0059, 0030	
R. Maria Borba		079	0063	R. Maria Borba, n. 40 R. Amaral Gurgel, n. 576
R. da Consolação		081	0041, 0042, 0043, 0044, (0601 a 0625)	
			0049	R. Rego Freitas, ns. 574, 572
		082	(0274 a 0477)	R. Rego Freitas, n. 553
			(0240 a 0251, 0254 a 0258, 0260 a 0267, 0269 a 0273, 0478)	R. Teodoro Bayma, n. 100
Av. Ipiranga		091	(0020 a 0236, 0238), 0017	
			0306	R. Epitácio Pessoa, ns. 75, 81, 83
		090	0003	R. Epitácio Pessoa, n. 28
R. Araújo		090	0004, 0005, 0009	R. Araújo, ns. 244, 232, 224, 216, 204
Praça		089	0001	Praça
R. Major Sertório		086	(0360 a 0368, 0370 a 0377)	R. Major Sertório, ns. 88, 82
Av. Ipiranga		087	(0004 a 0025, 0124) 0026, 0027, (0127 a 0288)	R. Major Sertório, n. 44

Continua

Lotes das Quadras Externas, também abrangidas pela Área Especial de Intervenção (Continuação)

Logradouro	Setor	Quadra	Lotes	Observações
			(0063 a 0086, 0125)	Pça. da República, ns. 71, 77, 85
Praça da República		087	(0103 a 0119, 0121 a 0128)	
			(0031 a 0054, 0056 a 0060)	R. Araújo, n. 71
		085	(0087 a 0157)	R. Araújo, n. 14
		070	0187, 0008	
			(0170 a 0172, 0174 a 0182, 0188, 0189)	R. do Arouche, n. 23
R. do Arouche		070	(0010 a 0012, 0014 a 0031, 0033, 0067, 0068), (0072 a 0089), (0090 a 0107),	
			(0192 a 0243)	R. Aurora, ns. 941, 947, 949
		061	0009	R. Aurora, n. 960
			0010, 0011, 0579, 0013	
			0578	R. Bento Freitas, ns. 33, 35, 37, 41, 45, 53, 57
Largo do Arouche		050	0483	R. Bento Freitas, ns. 10, 24, 34
			0019, (0134 a 0347)	
			(0377 a 0426), 0023, 0024, (0201 a 0309)	
			0026, 0027	
			0028	R. Rego Freitas, n. 47
		049	(0071 a 0105)	R. Rego Freitas, n. 24
			(0021 a 0035), (0036 a 0045), 0046,	
			0448, (0426 a 0447), 0051, 0052, (0312, 0313, 0315 a 0422)	
		048	0070	R. Amaral Gurgel, n. 20
R. Jaguaribe		048	0071, (0155, 0156, 0095 a 0137, 0139, 0140)	R. Jaguaribe, ns. 17, 23, 25, 29
Largo do Arouche		036	0273, 0504	
			(0125 a 0147)	R. Sebastião Pereira, ns. 31, 35, 41, 45
R. Sebastião Pereira		095	0001, 0002, 0003, 0004, 0005, 0006,	Empena Cega
			(0007 a 0019, 0042 a 0085, 0087 a 0106)	Empena Cega
			(0020 a 0041)	Empena Cega
R. Dr. Frederico Steidel		094	0021	Empena Cega
Largo do Arouche		041	0274	
Av. Duque de Caxias		041	0074	
			0073, 0272, 0071, (0136 a 0198, 0200, 0201)	
			0069, 0068, 0007, 0067, (0202 a 0253)	

Continua

Lotes das Quadras Externas, também abrangidas pela Área Especial de Intervenção (Continuação)

Logradouro	Setor	Quadra	Lotes	Observações
			(0259 a 0268, 0270), 0064, 0063, 0062	
		042	0138	Av. São João, n. 1370
			0022, (0035 a 0070, 0073 a 0076, 0530, 0531, 0570, 0571)	Empena Cega
Av. São João		042	(0200 a 0409, 0411)	Empena Cega
Av. São João	008	053	(0059 a 0103)	R. Duque de Caxias, ns. 312, 314, 318
			(0002, 0009 a 0051, 0053 a 0057)	
			0004	R. Barão de Campinas, ns. 99, 103, 105, 109, 115
R. Barão de Campinas		054	(0001 a 0027)	R. Barão de Campinas, ns. 84, 94, 100, 104
Av. São João		061	0374, 0375, 0376, 0377, 0378, 0379, 0064, 0040, (0235 a 0256, 0258 a 0365, 0370 a 0373), 0038	
			(0001 a 0037)	Pça. Julio Mesquita, n. 171
Al. Barão de Limeira		070	0037	Alameda Barão de Limeira, ns. 10, 14, 20
		085	0001, (0388 a 0399, 0402 a 0440), (0012 a 0153), (0220 a 0373)	
Praça Julio Mesquita		061	0061	
			0060	Al. Barão de Limeira, ns. 13, 19
		078	0001	R. Vitória, ns. 687, 683, 679
			0002, 0003, (0075 a 0099, 0101 a 0278, 0280 a 0343), 0007, (0361 a 0435)	
R. dos Timbiras		085	0009	
		086	0353	R. Conselheiro Nébias, ns. 96, 100, 120, 114, 118, 124
			0018, 0352, (0322 a 0351)	
		087	0008	R. dos Guaianazes, n. 10
			0007, 0006, 0005, 0004, 0003, 0002	
			0032	Av. Rio Branco, ns. 267, 279
		088	0001	Av. Rio Branco, ns. 278, 280
			0002, 0003, 0004, 0005, 0006, (0029a0060)	
			0008	R. Santa Ifigênia, ns. 247, 251

Continua

Lotes das Quadras Externas, também abrangidas pela Área Especial de Intervenção (Continuação)

Logradouro	Setor	Quadra	Lotes	Observações
		089	(0181 a 0189)	R. Santa Ifigênia, ns. 244, 246
			0179, 0178, 0177, 0176, 0175, 0174,	
			0173,0172,0171,0170, 0159,(0160, 0169)	
			(0183 a 0203)	
			0027	R. dos Andradas, n. 109
	090		0042, 022, 0026, 0032, 0031, 0030,	
			029, 0028	
			0027	R. Gal. Couto Magalhães, n. 109

DECRETO N. 36.901, DE 6 DE JUNHO DE 1997

DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DA COMISSÃO ESPECIAL DE VALORIZAÇÃO DO CENTRO,
E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

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

Considerando o grau de deterioração urbana e social por que passa o Centro da Cidade;

Considerando a relevância da valorização desse importante espaço constituído pelo Centro da Cidade;

Considerando a necessidade de definir responsabilidades na execução dos serviços e obras públicas no Centro da Cidade, prevenindo a omissão de providências administrativas reclamadas pelo interesse público, decreta:

Art. 1º Fica criada, junto ao Gabinete do Prefeito, a Comissão Especial de Valorização do Centro, com o objetivo de implementar, agilizar e racionalizar a atuação dos órgãos municipais que executam serviços e obras no Centro da Cidade.

Art. 2º A Comissão ora criada, com funções executivas, será presidida pelo Eng. Alfredo Mario Savelli e integrada pelos Senhores:

- I – Secretário Municipal da Habitação e Desenvolvimento Urbano;
- II – Secretário Municipal das Administrações Regionais;
- III – Secretário Municipal do Planejamento;
- IV – Secretário Municipal de Serviços e Obras;
- V – Secretário Municipal de Vias Públicas;
- VI – Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente;
- VII – Secretário Municipal de Transportes;
- VIII – Secretário Municipal de Cultura;
- IX – Secretário Municipal da Família e Bem-Estar Social;
- X – Administrador da Regional da Sé;
- XI – Presidente da Empresa Municipal de Urbanização – EMURB;
- XII – Coordenador da Guarda Civil Metropolitana;

- XIII – Presidente do Centro de Apoio Social e Atendimento do Município de São Paulo – CASA;
- XIV – Presidente da Anhembi Turismo e Eventos da Cidade de São Paulo S/A.;
- XV – Presidente da Comissão PROCENTRO;
- XVI – Presidente da Associação Viva o Centro;
- XVII – Presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil – IAB/SP;
- XVIII – Presidente do Instituto de Engenharia – IE;
- XIX – Presidente do Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis de São Paulo – SECOVI;
- XX – Presidente da Associação Comercial de São Paulo – ACSP;
- XXI – Presidente da Federação do Comércio do Estado de São Paulo – FCESP;
- XXII – Presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo – FIESP;
- XXIII – Presidente da Federação Brasileira dos Bancos – FEBRABAN.

Parágrafo único. A Comissão Especial de Valorização do Centro, poderá indicar outros membros para a ela serem agregados, a critério do Prefeito.

Art. 3º Fica atribuída, ao Presidente da Comissão, competência para coordenar as ações de gestão a serem implementadas pelos órgãos municipais da administração direta e indireta, nos limites do Centro da Cidade.

Art. 4º A Comissão PROCENTRO, que funciona junto à Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano – SEHAB, obedece suas competências para a operacionalização do Programa de Requalificação Urbana e Funcional do Centro de São Paulo, conforme definidas pelo Decreto n. 33.390, de 14 de julho de 1993, propiciará à Comissão Especial de Valorização do Centro o suporte técnico e administrativo para sua atuação.

Art. 5º As despesas decorrentes da execução do presente Decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

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

Celso Pitta – Prefeito do Município.

DECRETO N. 37.021, DE 26 DE AGOSTO DE 1997

DISPÕE SOBRE AS NORMAS PARA IMPLANTAÇÃO DO SUBSISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DE MÉDIA CAPACIDADE, DE QUE TRATA O ARTIGO 5º DA LEI N. 12.328, DE 24 DE ABRIL DE 1997, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Celso Pitta, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e tendo em vista o disposto no artigo 4º da Lei n. 12.328, de 24 de abril de 1997, decreta:

Art. 1º O Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade, instituído pela Lei n. 12.328, de 24 de abril de 1997, terá a sua rede básica constituída pelos grupos de linha a seguir especificados, formados por linhas e respectivos ramais, trechos e segmentos, conforme delineado no croqui constante do Anexo Único, integrante deste Decreto:

- I – Grupo de Linhas 1: Parque Dom Pedro II a Sacomã, com ramal para Vila Prudente;
- II – Grupo de Linhas 2: São Mateus ao Parque Dom Pedro II, com ramais Anhaia Melo e Penha;
- III – Grupo de Linhas 3: Sacomã a Brooklin a Pinheiros;
- IV – Grupo de Linhas 4: Cidade Dutra à Praça da Bandeira;
- V – Grupo de Linhas 5: Radial Leste e Parque Novo Mundo.

§ 1º Cada um dos grupos de linhas definidos neste artigo, com os respectivos ramais, trechos e segmentos, será objeto de concessão específica.

§ 2º A operação dos serviços a que se referir cada contrato de concessão deverá ter o apoio de controles informatizados específicos, passíveis de interligação com uma central geral de controle operacional a ser desenvolvido pelo conjunto das empresas concessionárias do subsistema, sob a supervisão da São Paulo Transporte S/A.

Art. 2º Fica delegada, à São Paulo Transporte S/A. a atribuição para a realização de todas as licitações e contratações necessárias à implantação e operação da rede integrante do Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade, cabendo-lhe, em relação ao referido Subsistema, o exercício das atividades previstas no artigo 32 da Lei n. 12.328, de 24 de abril de 1997.

Parágrafo único. A Prefeitura, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes, assinará, juntamente com a São Paulo Transporte S/A., como Poder Concedente, os contratos de concessão e os seus respectivos aditamentos.

Art. 3º O primeiro processo licitatório para fins de concessão, no Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade, terá por objeto a prestação e exploração dos serviços relativos ao Grupo de Linhas 1, que contempla a ligação do Parque Dom Pedro II ao Bairro do Sacomã, com ramal para a Vila Prudente.

Art. 4º A prestação e a exploração dos serviços do Grupo de Linhas 1 serão precedidas da implantação, pelo Poder Público Municipal, das obras de infra-estrutura viária e edificação dos terminais de transferência, estações de embarque e respectivos acessos, bem como da rede elétrica de alimentação e estações retificadoras.

Parágrafo único. Correrão por conta da concessionária todas as despesas necessárias à aquisição e operação dos veículos, controle operacional, sistemas de sinalização e de controle nas vias e garagens, inclusive da extensão da rede elétrica de alimentação até as garagens, bem como a administração, guarda, manutenção e reforma dos veículos, operação e manutenção dos terminais, estações de embarque e vias segregadas por onde trafegarão os veículos e demais bens, públicos ou privados, imóveis ou móveis, vinculados à concessão, nos termos a serem especificados no edital e no contrato.

Art. 5º O contrato de concessão para a prestação e a exploração dos serviços da Linha 1 terá prazo de duração de 15 (quinze) anos.

Art. 6º Os veículos utilizados na operação deverão ser equipados com motores de tração elétrica, com rodagem sobre pneus, aptos a trafegar em vias segregadas, com guias direcionais.

§ 1º A fim de proporcionar o máximo conforto aos usuários, os veículos deverão ser de grande capacidade de transporte, articulados ou biarticulados, com cobrança desembarcada, e possibilitar o embarque e desembarque de passageiros no mesmo nível da plataforma, sem a utilização de degraus, e serem dotados de sistemas de ar condicionado, para o controle da temperatura interna.

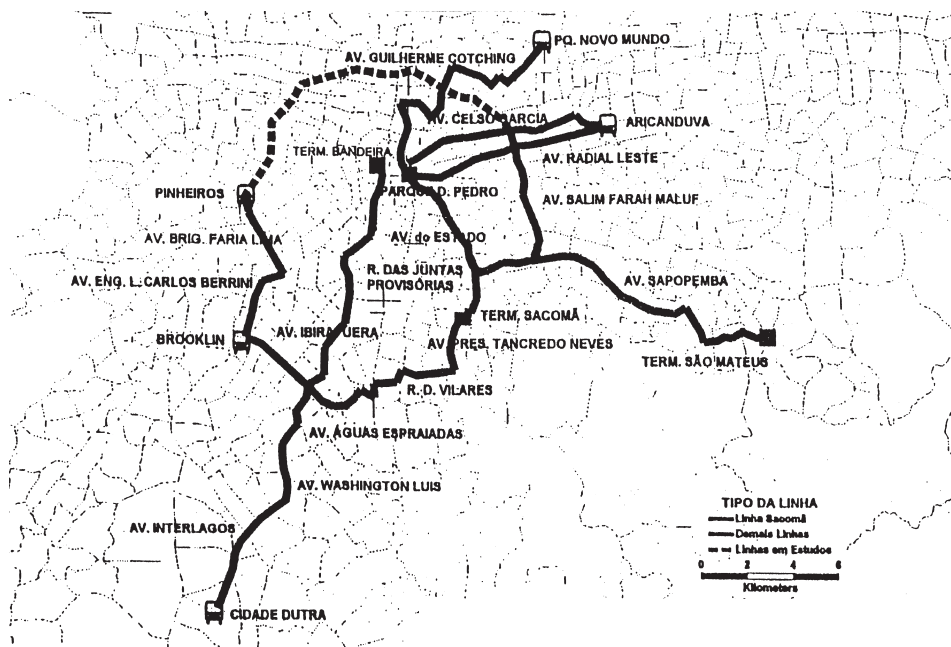
§ 2º O edital e o contrato deverão detalhar a especificação dos veículos e da operação, com níveis adequados de redundância, de forma a possibilitar a máxima confiabilidade ao sistema proposto.

Art. 7º O regulamento da concessão, devidamente aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes, deverá ser divulgado juntamente com o edital, e será parte integrante do contrato de concessão.

Art. 8º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Celso Pitta, Prefeito do Município.

ANEXO AO DECRETO N. 37.021/97 REDE BÁSICA DO SUBSISTEMA DE MÉDIA CAPACIDADE



DECRETO N. 37.031, DE 27 DE AGOSTO DE 1997

REGULAMENTA A LEI N. 12.117, DE 28 DE JUNHO DE 1996,⁽¹⁾ QUE DISPÕE SOBRE O REBAIXAMENTO DE GUIAS E SARJETAS PARA POSSIBILITAR A TRAVESSIA DE PEDESTRES PORTADORES DE DEFICIÊNCIA

Celso Pitta, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, decreta:

Art. 1º O rebaixamento de guias e sarjetas de que trata o artigo 1º da Lei n. 12.117, de 28 de junho de 1996, será realizado em todas as esquinas e faixas de pedestres do Município de São Paulo, com a finalidade de possibilitar a travessia de pedestres portadores de deficiência.

Art. 2º Cabe à Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano – SEHAB, através da Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA, a elaboração de um Programa de Adequação de Vias Públicas às Necessidades das Pessoas Portadoras de Deficiência, cuja finalidade será, no âmbito das atribuições da referida Comissão, coordenar e desenvolver plano de implantação de rebaixamento de guias e sarjetas, bem assim estabelecer padrões para a melhoria e adequação das condições de trânsito, acessibilidade e segurança nos logradouros públicos, tendo como prioridade o acesso a:

- I – terminais rodoviários e ferroviários;
- II – serviços de assistência à saúde;
- III – serviços educacionais;
- IV – praças e centros culturais;
- V – centros esportivos;
- VI – conjuntos habitacionais;
- VII – principais vias.

Art. 3º Caberá à Secretaria das Administrações Regionais – SAR a execução das obras necessárias ao cumprimento das disposições da Lei n. 12.117, de 28 de junho de 1996 e deste Decreto.

Parágrafo único. As obras de que trata este Decreto seguirão o padrão estabelecido pela NBR 9050, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, suplementada, no que couber, pelas normas baixadas ou referendadas pela Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA.

Art. 4º A Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA poderá solicitar à Secretaria Municipal de Transportes – SMT que, no prazo de 60 dias, avalie casos específicos em que o rebaixamento de guia ou sarjeta seja tecnicamente inviável ou exponha o usuário portador de deficiência a risco.

Parágrafo único. A avaliação deverá ser acompanhada de indicação de alternativa técnica, com projeto executivo, a ser referendado pela Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA.

Art. 5º Os editais de licitação para pavimentação, recapeamento, instalação ou reforma de guias e sarjetas deverão, obrigatoriamente, incluir a execução das obras e dos procedimentos aqui previstos, pelo respectivo órgão responsável, independentemente do Plano a que se refere o artigo 2º do presente Decreto.

Art. 6º Os rebaixamentos de que tratam este Decreto deverão ser identificados através da colocação do Símbolo Internacional de Acesso, conforme o disposto no inciso XXV do artigo 4º da Lei Federal n. 7.405, de 12 de novembro de 1985.

Parágrafo único. A Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA padronizará, nos limites da lei, a forma de identificação prevista no *caput* deste artigo.

Art. 7º A Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA constituirá grupo de trabalho específico, com a participação do Conselho Municipal da Pessoa Deficiente – CMPD, que fiscalizará os padrões de qualidade dos rebaixamentos e as prioridades estabelecidas no Programa prevista no artigo 2º.

Art. 8º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Celso Pitta – Prefeito do Município.

Nota sobre o Decreto n. 37.031/97

[1] *Vide* Lei Municipal n. 12.117, de 28 de junho de 1996, à pág. 939.

DECRETO LEGISLATIVO N. 114, DE 21 DE OUTUBRO DE 1997

SUSTA EM TODOS OS SEUS TERMOS O DECRETO N. 28.570, DE 28 DE FEVEREIRO DE 1990^[1]

Nelo Rodolfo, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo decreta e promulga o seguinte Decreto Legislativo:

Art. 1º Fica susgado em todos os seus termos o Decreto n. 28.570, de 28 de fevereiro de 1990.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Nelo Rodolfo – Presidente da Câmara Municipal.

Nota sobre o Decreto Legislativo n. 114/97

[1] *Vide* Decreto Municipal n. 28.570, de 28 de fevereiro de 1990, à pág. 835.

**ATOS DA
COMPANHIA DO METROPOLITANO
DE SÃO PAULO – METRÔ**



ATA DA ASSEMBLÉIA GERAL DE CONSTITUIÇÃO, DE 24 DE ABRIL DE 1968

**ATA DA ASSEMBLÉIA GERAL DE CONSTITUIÇÃO DA COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO –
METRÔ, REALIZADA EM 24 DE ABRIL DE 1968**

Aos vinte e quatro (24) dias do mês de abril de mil, novecentos e sessenta e oito (1968), às dezessete (17) horas, no Gabinete do Prefeito Municipal de São Paulo, no Parque do Ibirapuera, nesta Cidade de São Paulo, reuniram-se os subscritores do capital da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, representando a totalidade do mesmo capital, conforme se verificou de suas assinaturas lançadas na folha de presença, conferida com a lista de subscrição. Por aclamação unânime do Plenário, assumiu a presidência da assembléia o Senhor Prefeito Municipal de São Paulo, Brigadeiro José Vicente de Faria Lima, que para Secretário convidou a mim, Luiz Francisco da Silva Carvalho. Abrindo os trabalhos, o Senhor Presidente, depois de declarar instalada a Assembléia, disse que a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, está se constituindo com o capital inicial de NCr\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros novos), preliminarmente fixado como suficiente para a instalação piloto da sociedade. Após as formalidades legais da constituição e integralizado o capital inicial, deverá o capital ser elevado para NCr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros novos), que é a importância aprovada pela Lei n. 7.098, de 29 de dezembro de 1967, publicada no Diário Oficial do Município, de 30 de dezembro de 1967.

Nessa oportunidade, serão convidados a participar do capital como acionistas, entre outras, os Governos da União e do Estado de São Paulo. Continuando com a palavra, o Sr. Presidente declarou que se encontrava em seu poder o projeto dos Estatutos, o Boletim de Subscrição e os recibos dos depósitos no Banco do Brasil – Agência do Centro, da décima parte do capital subscrito em dinheiro, vazados o projeto dos estatutos e os aludidos recibos nos termos seguintes: COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ – ESTATUTOS SOCIAIS:

Capítulo I

Da Denominação, Sede, Foro e Prazo de Duração

Art. 1º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, é uma sociedade anônima, de economia mista, regularmente autorizada a constituir-se pela Lei Municipal n. 6.988, de 26 de dezembro de 1966,^[1] que se regerá por estes estatutos e pelas disposições legais que lhe forem aplicáveis.

Art. 2º A Companhia tem sede e foro jurídico na Cidade e Comarca de São Paulo, Capital do Estado de São Paulo.

Art. 3º O prazo de duração da Companhia é indeterminado.

Capítulo II

Do Objeto Social

Art. 4º A Companhia tem por objeto a implantação, operação, manutenção e expansão de um sistema de Transporte Rápido na Cidade de São Paulo com a finalidade de atender às necessidades de deslocamento de passageiros em massa, integrando-se com os demais meios de transporte.

Capítulo III

Do Capital Social

Art. 5º O capital social é de NCr\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros novos), dividido em 1.000.000 (hum milhão) de ações de NCr\$ 10,00 (dez cruzeiros novos), ordinárias e nominativas.

Art. 6º Os certificados ou títulos das ações serão assinados por dois Diretores, ou por dois procuradores para esse fim legalmente constituídos, sendo permitida a emissão de títulos múltiplos.

Capítulo IV

Da Administração Social

Art. 7º A sociedade será administrada por uma Diretoria composta de 6 (seis) membros, com mandato de 2 (dois) anos, acionistas ou não, eleitos pela Assembléia-Geral de Acionistas, que fixará seus honorários.

Parágrafo único. A Diretoria será assistida por um Conselho Técnico-Consultivo.

Seção I

Da Diretoria

Art. 8º A Diretoria será constituída por um Presidente, um Diretor Superintendente e mais quatro Diretores.

§ 1º A Diretoria reunir-se-á ordinariamente, pelo menos, uma vez cada quinze dias e extraordinariamente sempre que convocada pelo Presidente ou pela maioria de seus membros.

§ 2º A Diretoria somente deliberará com a presença de no mínimo 3 (três) de seus membros, cabendo ao Presidente e, na sua ausência, ao Superintendente, o voto de qualidade.

Art. 9º Cada membro da Diretoria caucionará sua gestão com 200 (duzentas) ações da sociedade, próprias ou de terceiros, antes de entrar no exercício de suas funções.

Art. 10. Ocorrendo vaga em qualquer cargo da Diretoria, cabe a ela indicar o substituto até a realização da Assembléia-Geral que proverá o cargo pelo tempo restante do mandato.

Parágrafo único. Em caso de ausência ou impedimento temporário, o Presidente será substituído pelo Diretor Superintendente e os demais Diretores por seus pares, ou por funcionários da Companhia, escolhidos pela Diretoria.

Art. 11. Compete à Diretoria:

- I – estabelecer a orientação, diretrizes, normas gerais e plano de atividades que deverão reger os negócios sociais;
- II – estabelecer os programas da Companhia a curto e longo prazo;
- III – adotar orçamentos financeiros e dotar verbas específicas, com base em programas elaborados;
- IV – adquirir, arrendar, ceder, onerar ou gravar bens imóveis;
- V – apresentar à Assembléia-Geral Ordinária o Balanço Geral, a Conta de Lucros e Perdas e o Relatório de cada exercício, acompanhado do respectivo parecer do Conselho Fiscal e a Proposta de Distribuição de Lucros;
- VI – promover, contratar e superintender estudos, projetos, fabricação, montagens e construções ligados ao METRÔ ou a sua integração, expansão ou melhoria;
- VII – deliberar sobre convênios com entidades privadas ou públicas, nacionais ou estrangeiras, sobre financiamentos, empréstimos, auxílios e subvenções, que concorram direta ou indiretamente para a consecução dos objetivos sociais;
- VIII – distribuir entre seus membros as tarefas administrativas específicas, ressalvadas as competências do Presidente e do Superintendente;
- IX – indicar procuradores que serão constituídos por dois Diretores em conjunto, especificados no instrumento respectivo, os poderes de que foram investidos;
- X – resolver todos os casos omissos que não forem de competência da Assembléia-Geral.

Art. 12. O Regimento Interno, a ser aprovado pela Diretoria, especificará as atribuições detalhadas de cada um dos membros e demais órgãos da Administração, observados os seguintes princípios, os quais, desde logo, entram em vigor:

- I – a representação da Companhia ativa e passivamente, em juízo ou fora dele e em suas relações com o Governo, entidades privadas e terceiros em geral, competirá ao Presidente;
- II – é vedado o uso da firma em fianças ou títulos de favor, em geral;
- III – todos os atos e instrumentos da Companhia para serem juridicamente válidos, deverão observar as regras seguintes: nos atos e instrumentos que acarretem responsabi-

lidade para a Empresa, de valor inferior a 0,2% (dois décimos por cento) do capital social, a Companhia será representada por dois Diretores, podendo ser representada por dois procuradores com poderes específicos; para os atos e instrumentos de obrigação igual ou superior a 0,2% (dois décimos por cento) do capital social, será obrigatória a representação da sociedade pelo Presidente ou, em sua falta, por seu substituto estatutário e mais um membro da Diretoria, de preferência o Superintendente.

Parágrafo único. Nos casos de obrigações a serem assumidas no Exterior, a Diretoria poderá delegar a um de seus membros ou a um só procurador, a representação da sociedade, nos limites e termos da ata da reunião que vier então a ser lavrada.

Art. 13. São atribuições básicas:

Do Presidente:

- I – convocar e presidir todas as reuniões de acionistas e da Diretoria;
- II – designar a matéria a ser votada em toda e qualquer reunião da Diretoria;
- III – impulsionar a preparação dos orçamentos, planos, procedimentos, políticas e estratégias que, a seu juízo, serão necessárias à continuidade e implementação dos objetivos da Empresa e os submeter à aprovação da Diretoria;
- IV – coordenar e orientar as atividades da Companhia;
- V – preparar e submeter à Assembléia-Geral dos Acionistas, o relatório anual da Diretoria, juntamente com os documentos exigidos por lei.

Do Superintendente:

- I – substituir o Presidente em seus impedimentos;
- II – administrar, supervisionar e fiscalizar as atividades da Companhia;
- III – fazer executar as diretrizes, planos de atividades e normas gerais aprovadas pela Diretoria;
- IV – providenciar para que sejam preparados relatórios mensais sucintos, concernentes à execução dos orçamentos adotados pela Diretoria, suas eventuais alterações, causas e efeitos mais significativos.

Seção II

Do Conselho Técnico-Consultivo

Art. 14. A Companhia terá um Conselho Técnico-Consultivo, composto de 11 (onze) membros, sendo: 1 representante do Prefeito; 1 representante da Secretaria Municipal de Transportes; 1 representante da Secretaria dos Serviços Municipais; 1 representante da Secretaria de Obras do Estado; 1 representante da Secretaria de Transportes do Estado; 1 representante da Rede Ferroviária Federal S/A.; 1 representante do Departamento de Obras Municipal; 1 representante do Departamento de Urbanismo Municipal; 1 representante do Instituto de Engenharia; 1 representante do Instituto dos Arquitetos; 1 representante da Companhia Municipal dos Transportes Coletivos.

§ 1º A indicação dos representantes das entidades será feita à Diretoria em uma relação de 5 (cinco) nomes, cabendo ao Presidente da Companhia, com o voto de qualidade, presidir o Conselho Técnico-Consultivo.

§ 2º Os membros do Conselho Técnico-Consultivo terão mandato de 2 (dois) anos podendo ser reeleitos.

§ 3º Os membros do Conselho Técnico-Consultivo perceberão honorários mensais e uma gratificação por sessão a que comparecerem, fixados pela Assembléia-Geral.

§ 4º Ao Conselho Técnico-Consultivo compete:

- a. reunir-se regularmente, pelo menos uma vez cada quinze dias e, extraordinariamente, sempre que convocados pelo Presidente do Conselho;
- b. designar e dispensar seu Secretário, livremente escolhido pelo Conselho, dentre os funcionários da Companhia;
- c. aprovar o regimento de seus trabalhos;

- d. pronunciar-se sobre: proposta orçamentária; diretrizes e normas gerais que deverão reger os negócios sociais; planos de atividade e programas de trabalho da Companhia; Relatório Anual, Balanço Geral e Conta de Lucros e Perdas da Companhia;
- e. assessorar o Presidente e o Superintendente, quando solicitado.

Capítulo V

Do Conselho Fiscal

Art.15. O Conselho Fiscal, com as atribuições previstas em lei, é composto de 3 (três) membros efetivos e suplentes em igual número.

Capítulo VI

Das Assembléias Gerais

Art. 16. A Assembléia-Geral reunir-se-á ordinariamente nos quatros primeiros meses após o término do exercício social e extraordinariamente, sempre que os interesses sociais o exigirem e nos casos previstos em lei.

Art. 17. As Assembléias-Gerais são instaladas e presididas pelo Presidente da Companhia, e na sua falta ou impedimento, por seu substituto legal estatutário. Na falta de ambos, por um dos Diretores presentes e na ausência deste a Assembléia-Geral indicará um entre os acionistas para presidi-la, cabendo sempre ao Presidente, escolher o Secretário.

Art. 18. Cada ação dá direito a um voto nas deliberações sociais.

Art. 19. Ficam suspensas as transferências de ações no período que mediar entre a data da primeira publicação do edital de convocação da assembléia e a que for designada para sua realização.

Capítulo VII

Do Exercício Social

Art. 20. O exercício social coincide com o ano civil.

Art. 21. Procedido o balanço geral anual, do lucro líquido se deduzirá 5% (cinco por cento) para o fundo de reserva legal, nos termos da lei e o saldo terá destinação que for deliberada pela Assembléia-Geral.

Art. 22. Os dividendos não reclamados não rendem juros, e, ao fim de 5 anos, prescrevem a favor da Companhia.

Capítulo VIII

Da Liquidação

Art. 23. A Companhia entra em liquidação, nos casos previstos em lei, competindo à Assembléia-Geral estabelecer o modo de liquidação, eleger os liquidantes e o Conselho Fiscal que deverão atuar nesse período, fixando-lhes a remuneração.

Capítulo IX

Das Disposições Transitórias

Art. 24. A Diretoria eleita na constituição da Companhia terá seu mandato findo na data da Assembléia-Geral Ordinária de 1969, após aprovação das contas do exercício de 1968.

Art. 25. Durante a fase da implantação da Companhia, os Diretores sem designação específica, passarão a tê-la sob a nomenclatura de Diretor Técnico, Diretor Administrativo, Diretor Financeiro e Diretor de Serviços Externos, cujas atribuições serão definidas no Regimento Interno da Companhia. – Recibos: “Banco do Brasil 58 – DEPDI/SÃO PAULO (SP) – Data 20.02.68 – Ref. 31029 – DEPÓSITOS OBRIGATÓRIOS, À VISTA – 80 – Aumento ou Constituição de Capital de S/A.(s) – (Decreto-lei n. 5.956/43) – CIA. DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – R. Flor. Abreu, 84 – 5º – NESTA – n. 786347 – LANÇAMENTOS – Fizemos hoje os seguintes, a

CRÉDITO de sua conta em referência: HISTÓRICO – IMPORTANTE que conf. instruções da Pref. Municipal de São Paulo, Of. n. 313 – B – 277/68, de 19.02.68, transferimos da conta da mesma por força da Lei n. 5.988, de 31.12.67, valor ref. à parte do valor do Capital Subscrito por aquela Municipalidade para a composição do Capital Social da Companhia em tela, IMPORTÂNCIA NCr\$ 989.790,00 – BANCO DO BRASIL S/A. – São Paulo (Centro) – Seção de depósitos diversos (DEPDI) (a) Aparicio Claudino Ferreira – Caixa Executivo substituto – (a) Hélio Moura – Cont. Substituto”. – CONSTITUIÇÃO DE CAPITAL DE COMPANHIAS E SOCIEDADES ANÔNIMAS – Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, em organização, com sede nesta Capital, à Rua Florêncio de Abreu, 84 – 8º andar, em cumprimento ao disposto no artigo 1º do Decreto-lei n. 5.956, de 01.11.43, deposita no BANCO DO BRASIL S/A., a importância de NCr\$ 10.210,00 (dez mil e duzentos e dez cruzeiros novos), proveniente de quantias que recebeu dos subscritos do seu capital de NCr\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros novos), e, para os fins previstos no § 2º do referido artigo primeiro, menciona a seguir os nomes dos subscritores, domicílios e cotas respectivas: Nome e endereço do Subscritor: Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, São Paulo, Rua Martins Fontes, n. 230 – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100.000,00 – Valor do depósito: 10.000,00; Nome e endereço do Subscritor: José Vicente de Faria Lima, Rua Colibri, n. 27 – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor do depósito: 10,00; Nome e endereço do Subscritor: Francisco de Paula Quintanilha Ribeiro, Rua Henrique Martins, n. 897 – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor do depósito: 10,00; Nome e endereço do Subscritor: José Meiches, Rua Ásia, n. 743 – (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor: 10,00; Nome e endereço do Subscritor: Luis Carlos dos Santos Vieira, Rua Cardoso de Melo Júnior, n. 530 – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor do depósito: 10,00; Nome e endereço do Subscritor: Teófilo Ribeiro de Andrade Filho, Rua Bela Cintra, n. 755 – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor do depósito: 10,00; Nome e endereço do Subscritor: Araripe Serpa, Rua Dr. José Candido de Souza, n. 437 – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor do depósito: 10,00; Nome e endereço do Subscritor: Carlos Augusto Autran Pederneiras de Lima, Rua Rosa e Silva, n. 229 – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor do depósito: 10,00; Nome e endereço do Subscritor: João Pacheco Chaves, Rua Jacarezinho, n. 109 – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor do depósito: 10,00; Nome e endereço do Subscritor: Paulo Soares Cintra, Rua Thomaz Carvalhal, n. 954 – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor do depósito: 10,00; Nome e endereço do Subscritor: Tibiriça Botelho Filho, Rua Escócia, n. 253 – 9º andar – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor do depósito: 10,00; Nome e endereço do Subscritor: Luiz Francisco da Silva Carvalho, Rua Iramaia, n. 41 – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor do depósito: 10,00; Nome e endereço do Subscritor: Marco Antonio Mastrobuono, Av. Pedroso de Moraes, n. 1.835 – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor do depósito: 10,00; Nome e endereço do Subscritor: Luiz Carlos Berrini Júnior, Rua Itápolis, n. 1.193 – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor do depósito: 10,00; Nome e endereço do Subscritor: Maury de Freitas Julião, Rua Taques Alvim, n. 291 – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor do depósito: 10,00; Nome e endereço do Subscritor: Antonio Delfim Netto, Rua Paula Nei, n. 475 – ap. 610 – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor do depósito: 10,00; Nome e endereço do Subscritor: Flávio Musa de Freitas Guimarães, Rua Ouro Branco, n. 117 – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor do depósito: 10,00; Nome e endereço do Subscritor: Manoel Luiz Menochi Tubio, Rua Francisco Dias Velho, n. 902 – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor do depósito: 10,00; Nome e endereço do Subscritor: Alberto Sabbato, Rua Maranduba, n. 86 – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor do depósito: 10,00; Nome e endereço do Subscritor: Edgard Leme, Rua Luiz Gottschalk, n. 16 – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor do depósito: 10,00; Nome e endereço do Subscritor: Antonio Marinho, Rua de Capanema, n. 112 – ap. 22 – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor do depósito: 10,00; Nome e endereço do Subscritor: Cassio Penteado Serra, Rua Pombal, n. 661 – São Paulo (SP) – Capital subscrito: 100,00 – Valor do depósito: 10,00; – TOTAL 10.210,00. A relação acima transcrita acha-se carimbada pela Seção de Diversos Depósitos, do Banco do Brasil, São Paulo (SP), com a data de 20 de fevereiro de 1968, com os seguintes dizeres: Recebemos a importância *supra*, nos termos dessa guia. Valor recolhido em cheque e em espécie. (a) Hugo Vignola – Chefe(a) Hélio Moura – Cont. Subst^o.

Finda a Leitura, o Sr. Presidente declarou aberta a discussão sobre o projeto dos estatutos e como não houvesse quem quisesse usar da palavra, submeteu-o à votação, verificando sua aprovação unânime por todos os subscritores que o assinaram. Verificou-se também por deliberação dos mesmos subscritores que ficara determinado que a realização dos restantes 90% (noventa por cento) do capital social se faça, total ou parcialmente, em dinheiro, a critério e mediante chamada da Diretoria, dentro do prazo de 1 (um) ano, a contar da publicação desta ata no Diário Oficial do Estado, com a respectiva certidão de seu arquivamento na Junta Comercial do Estado de São Paulo. Aprovados os estatutos, declarou o Sr. Presidente constituída definitivamente a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, devendo nesta oportunidade proceder-se à eleição da primeira Diretoria, do Conselho Fiscal, com a fixação dos respectivos honorários e bem ainda fixação da remuneração dos membros do Conselho Técnico-Consultivo, na forma do disposto no § 3º do artigo 14, dos Estatutos Sociais, e que efetivamente ocorreu, verificando-se afinal que, como, membros da Diretoria, foram eleitos o Sr. Francisco de Paula Quintanilha Ribeiro, brasileiro, casado, advogado, residente à Rua Henrique Martins, n. 897, São Paulo (SP), para Diretor Presidente, com os honorários mensais de NCr\$ 2.900,00 (dois mil e novecentos cruzeiros novos), o Sr. Luiz Carlos dos Santos Vieira, brasileiro, casado, Coronel Aviaador, engenheiro, residente à Rua Cardoso de Melo Júnior, n. 530, São Paulo (SP), para Diretor Superintendente, com os honorários mensais de NCr\$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos cruzeiros novos); o Sr. Marco Antonio Mastrobuono, brasileiro, casado, engenheiro, residente à Av. Pedroso de Moraes, n. 1.835, São Paulo (SP), para Diretor Técnico, com os honorários mensais de NCr\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos cruzeiros novos); o Sr. Luiz Carlos Berrini Jr., brasileiro, casado, engenheiro, residente à Rua Itápolis, 1.193, São Paulo (SP), para Diretor Administrativo, com os honorários mensais de NCr\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos cruzeiros novos); o Sr. Raymundo Cabral, brasileiro, casado, advogado, residente à Rua Toneleiros, n. 44 – ap. 301, Rio de Janeiro (GB), para Diretor Financeiro, com os honorários mensais de NCr\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos cruzeiros novos); o Sr. Maury de Freitas Julião, brasileiro, casado, engenheiro, residente à Rua Taques Alvim, n. 291, São Paulo (SP), para Diretor de Serviços Externos, com os honorários mensais de NCr\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos cruzeiros novos). Como membros efetivos do Conselho Fiscal, os Srs. Antonio Rodrigues Alves Neto, brasileiro, casado, advogado, residente à Rua Henrique Schaumann, n. 109, São Paulo (SP); Boaventura Farina, brasileiro, casado, advogado, residente à Rua Amauri, n. 447, São Paulo (SP); Januário de Crescenzo, brasileiro, solteiro, economista, residente à Rua Marquês de Itu, n. 382, ap. 74, São Paulo (SP), com os honorários anuais de NCr\$ 100,00 (cem cruzeiros novos) cada um deles quando em exercício de seus cargos e como membros suplentes os Srs. José Vasques Bernardes, brasileiro, casado, advogado, residente à Rua Bahia, n. 128 – 6º, São Paulo (SP); Sebastião Carneiro Girardes, brasileiro, casado, advogado, residente à Al. Jaú, n. 161, ap. 31, São Paulo (SP); Maurício Grinberg, brasileiro, casado, engenheiro, residente à Rua Rio de Janeiro, n. 338 – 13º, São Paulo (SP). Verificou-se ainda que aos membros do Conselho Técnico-Consultivo fixou-se em NCr\$ 500,00 (quinhentos cruzeiros novos) os honorários mensais individuais e em NCr\$ 100,00 (cem cruzeiros novos) a gratificação devida a cada um deles por sessão a que vierem a comparecer. Depois de declarar empossados em seus cargos os diretores ora eleitos, uma vez satisfeita a caução estatutária e bem ainda os membros efetivos do Conselho Fiscal ora designados, disse o Sr. Presidente que a sede da Companhia, nesta capital, deverá localizar-se no 8º andar do prédio sito à Rua Florêncio de Abreu, n. 84. Encontrando-se esgotada a ordem do dia e como nada mais houvesse por tratar, o Sr. Presidente declarou encerrados os trabalhos e suspendeu a sessão pelo tempo necessário à lavratura desta ata. Reaberta a sessão, foi a mesma lida, achada conforme, unanimemente aprovada pelos presentes, que a firmaram em três vias juntamente com os membros da mesa.

Nota sobre a Ata da Assembléia Geral de Constituição/68

[1] Vide Lei Municipal n. 6.988, de 26 de dezembro de 1966, à pág. 644.

RESOLUÇÃO DE DIRETORIA N. 466, DE 9 DE OUTUBRO DE 1975

APROVA O REGULAMENTO DE CONTRATAÇÕES DA COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ

Plínio Oswaldo Assmann, Presidente, faz saber que a Diretoria da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, em reunião de 9 de outubro de 1975, resolveu aprovar o seguinte:

REGULAMENTO DE CONTRATAÇÕES DA COMPANHIA DO METRÔ

Capítulo I

Disposições Preliminares

Art. 1º As contratações da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, referentes a obras, serviços e compras efetuadas diretamente pela Empresa serão realizadas em conformidade com as normas deste Regulamento.

Art. 2º Para os fins deste Regulamento, considera-se:

- I – fornecimento: objeto de uma contratação, seja obra, serviço ou compra;
- II – fornecedor: a pessoa física ou jurídica que se proponha a contratar com a Companhia do METRÔ;
- III – fornecedor qualificado: a pessoa física ou jurídica comprovadamente habilitada para um determinado fornecimento, consoante ou requisitos de capacitação jurídica, técnica e econômico-financeira exigidos pela Companhia do METRÔ.

Art. 3º As contratações a que se refere este Regulamento serão precedidas de seleção, sob uma das seguintes modalidades:

- I – convocação geral;
- II – coleta;
- III – pedido de cotação.

§ 1º A convocação geral é a modalidade de seleção de que poderão participar quaisquer fornecedores que preencham os requisitos exigidos, convocados mediante aviso publicado no Diário Oficial do Município e em jornais de grande circulação no Município de São Paulo.

§ 2º A coleta é a modalidade de seleção entre dois ou mais fornecedores qualificados na forma do artigo 30, convocados por escrito.

§ 3º O pedido de cotação é a modalidade de seleção dirigida a um só fornecedor, verbalmente ou por escrito (artigo 44). Excepcionalmente, o pedido de cotação poderá ser feito a mais de um fornecedor qualificado.

Art. 4º A escolha da modalidade de seleção será feita em função do valor estimado do fornecimento, na seguinte conformidade:

- I – Convocação Geral: para fornecimentos de valor estimado superior a 0,1% (um décimo por cento) do capital social realizado da Companhia do METRÔ;
- II – Coleta: para fornecimentos de valor estimado até 0,1% (um décimo por cento) do capital social realizado da Companhia do METRÔ;
- III – Pedido de Cotação: para fornecimentos de valor estimado até 0,0001% (um décimo de milésimo por cento) do capital social realizado da Companhia do METRÔ.

§ 1º Independentemente do valor estimado do fornecimento, poderá ser adotada Coleta:

- I – para aquisição de produtos tabelados por órgãos ou entidades públicas;
- II – quando não acudirem fornecedores à Convocação Geral anterior;
- III – para contratação de serviços de natureza técnico-especializada;

- IV – para serviços de manutenção de equipamentos;
- V – nos casos em que o número de fornecedores for determinado e reduzido e desde que todos sejam convidados para participarem da Coleta;
- VI – nos casos em que o número de fornecedores qualificados para o fornecimento for determinado e reduzido, e desde que todos sejam convidados para participarem da Coleta;
- VII – em casos especiais em que a Diretoria, levando em conta relevante interesse da Companhia do METRÔ, considerar inconveniente a realização de Convocação Geral.

§ 2º Independentemente do valor estimado do fornecimento, poderá ser adotado Pedido de Cotação:

- I – nos casos de emergência, quando caracterizada a urgência de atendimento de situação que possa:
 - a. ocasionar prejuízo à Empresa;
 - b. comprometer a segurança de pessoas, obras, serviços ou bens;
 - c. causar a paralisação ou prejudicar a regularidade do serviço de transporte oferecido ao público.
- II – para aquisição de materiais, equipamentos ou gêneros de fabricante ou fornecedor exclusivo;
- III – para aquisição de produtos tabelados, por órgãos ou entidades públicas;
- IV – para extensão, complementação ou padronização de fornecimento anteriormente efetuado;
- V – para aquisição de obras de arte e objetos históricos;
- VI – quando não acudirem fornecedores à Coleta anterior;
- VII – quando o fornecedor for:
 - a. concessionário de serviço público;
 - b. pessoa jurídica de direito público interno;
 - c. entidade de cujo capital participe, total ou majoritariamente, pessoa jurídica de direito público interno;
 - d. pessoa física ou entidade para prestação de serviços de interesse da Companhia do METRÔ.
- VIII – nos casos em que houver um só fornecedor qualificado para o fornecimento;
- IX – para contratação de serviço de natureza técnico-especializada;
- X – para serviços de manutenção de equipamentos;
- XI – para instruir estudos de viabilidade ou alternativa de projeto;
- XII – para elaborar orçamentos de despesa.

§ 3º Mediante prévia justificativa, a Diretoria poderá autorizar a contratação por qualquer das modalidades previstas nesta Seção, independentemente do valor estimado do fornecimento.

Art. 5º A seleção não importa em proposta de contrato por parte da Companhia do METRÔ, podendo esta, antes da contratação, cancelar ou anular a seleção, sem que os selecionados tenham direito a qualquer indenização ou reembolso.

Art. 6º A Companhia do METRÔ poderá aceitar uma ou mais propostas, ou partes de propostas.

Art. 7º A qualquer tempo antes da contratação, a Companhia do METRÔ poderá desqualificar ou desclassificar fornecedor selecionado, sem que a este caiba direito à indenização ou reembolso, na hipótese de vir a tomar conhecimento de fato ou circunstância que desabone sua idoneidade comercial ou comprometa sua capacidade financeira, técnica, de produção ou administrativa.

Art. 8º O atendimento à convocação geral ou à coleta importa na irrestrita e irretratável aceitação das normas que regerão a seleção.

Capítulo II

Da Convocação Geral

Seção I

Da Abertura

Art. 9º Poderão atender à convocação geral todos os fornecedores que preencherem os requisitos exigidos.

Art. 10. A convocação geral será aberta mediante aviso publicado, no mínimo por 2 (duas) vezes, no Diário Oficial do Município e em jornais de grande circulação no Município de São Paulo.

Parágrafo único. Sempre que conveniente, o aviso será publicado em jornais de grande circulação em Capitais de outros Estados, ou, ainda, no exterior.

Art. 11. O aviso relativo à convocação geral conterà, obrigatoriamente:

- I – identificação numérica da convocação geral;
- II – indicação do objeto da convocação geral;
- III – indicação do local e horário em que os interessados poderão obter as respectivas Condições Específicas, bem como informações e esclarecimentos complementares;
- IV – designação do local, data e hora para recebimento e aberturas das propostas;
- V – indicação das demais normas que regerão a convocação geral e a contratação.

Art. 12. O prazo para apresentação de propostas será, no mínimo de 10 (dez) dias úteis, contados da data da primeira publicação do aviso.

Seção II

Das Condições Específicas

Art. 13. As condições específicas, estabelecidas para cada convocação geral ou fase desta, serão referidas no aviso e deverão conter:

- I – descrição do objeto da convocação geral, juntando-se plantas, desenhos, especificações e outros documentos necessários à sua adequada compreensão;
- II – requisitos exigidos para participação na convocação geral;
- III – elementos que servirão de base para a qualificação dos participantes;
- IV – indicação do conteúdo das propostas;
- V – valor da caução e forma de sua efetivação, quando exigida;
- VI – forma de apresentação e recebimento de documentos e propostas;
- VII – aceitação de reajustamento de preços e seus critérios, quando cabível;
- VIII – critério e forma de seleção das propostas;
- IX – procedimentos para apresentação de recursos;
- X – minuta de instrumento contratual ou de cláusulas essenciais que serão incluídas no contrato, sempre que possível.

Parágrafo único. O critério a que se refere o inciso VIII, deste artigo, levará em conta, conforme o caso:

- assistência técnica;
- condições de manutenção;
- condições de pagamento;
- garantia do bem, obra ou serviço;
- padronização;
- prazos;
- preços;
- qualidade;
- rendimento;
- segurança.

Seção III Das Fases

Art. 14. A convocação geral desenvolver-se-á em duas fases:

- I – qualificação: em que se verificará a capacitação do fornecedor, nos termos do artigo 17;
- II – seleção: em que se escolherá a proposta mais vantajosa para a Companhia do METRÔ, em face do critério estabelecido nas Condições Específicas.

Art. 15. Os elementos exigidos para qualificação dos fornecedores poderão ser apresentados antes das propostas (pré-qualificação) ou juntamente com estas.

§ 1º Na hipótese de pré-qualificação, os fornecedores qualificados serão convidados, por carta, a apresentarem proposta no devido tempo, observado o disposto no artigo 12.

§ 2º Nos casos de pré-qualificação poderão ser solicitadas propostas para mais de um fornecimento, desde que dentro do período de vigência da qualificação.

Art. 16. Os envelopes contendo a documentação e as propostas serão recebidos e abertos perante os representantes dos proponentes que comparecerem ao ato, observado o disposto no artigo 18.

Seção IV Da Qualificação

Art. 17. A qualificação, efetuada pela Comissão a que se refere o artigo 26, destina-se a verificar se o fornecedor atende aos requisitos de participação relativos à:

- I – capacidade jurídica;
- II – capacidade técnica e de produção;
- III – capacidade econômico-financeira;
- IV – idoneidade comercial e financeira.

Art. 18. A qualificação precederá sempre ao conhecimento do conteúdo das propostas.

Seção V Das Propostas

Art. 19. As propostas serão datilografadas sem emendas, rasuras, entrelinhas ou borrões em partes essenciais.

Art. 20. As propostas serão redigidas em português ou acompanhadas da respectiva tradução autenticada por tradutor público juramentado.

Art. 21. É vedada a apresentação ou reapresentação de propostas com preços baseados em outras propostas ou que ofereçam redução sobre as propostas de menor valor.

Art. 22. Quando não indicados expressamente na proposta, os tributos e demais encargos serão considerados como incluídos nos preços.

Art. 23. Caso a proposta não contenha, expressamente, prazo de validade, presume-se por 90 (noventa) dias, contados da data de seu recebimento.

Art. 24. Quando a proposta indicar que a entrega do bem é imediata, entender-se-á que ela será efetuada no prazo de 10 (dez) dias consecutivos, contados da data da contratação.

Art. 25. Quando a proposta indicar que o início da execução da obra ou da prestação de serviço é imediato, entender-se-á que esse início dar-se-á no prazo de 10 (dez) dias consecutivos, contados da data da contratação.

Seção VI Da Seleção de Propostas

Art. 26. A seleção de propostas será efetuada por uma Comissão designada pelo Presidente da Companhia do METRÔ.

Art. 27. Serão desclassificadas as propostas que estiverem em desacordo com este Regulamento, ou com as Condições Específicas para o Fornecimento, ou, ainda, que se revelarem manifestamente inexeqüíveis ou inconvenientes por fatos conhecidos posteriormente à qualificação.

Art. 28. Os proponentes poderão ser convocados para prestar esclarecimentos ou informações complementares, desde que isso não importe em modificação das condições propostas.

Parágrafo único. Considerar-se-á desistente o proponente que não atender à solicitação de esclarecimentos ou informações previstas neste artigo.

Art. 29. As propostas serão classificadas de acordo com o critério estabelecido nas Condições Específicas.

Capítulo III Da Coleta

Seção I Da Abertura

Art. 30. Para participarem da coleta serão convidados fornecedores que a Companhia do METRÔ considere qualificados para o fornecimento em questão, levando em conta dados constantes de seu cadastro de fornecedores e informações provenientes de outras fontes idôneas.

Art. 31. O pedido de propostas relativo à coleta conterà, obrigatoriamente:

- I – identificação numérica da coleta;
- II – indicação do seu objeto;
- III – Condições Específicas que a regerão;
- IV – data e horário limites para a apresentação de propostas.

Parágrafo único. As Condições Específicas para as Coletas atenderão, no que couber, ao disposto no artigo 13 e seu parágrafo único.

Seção II Das Propostas e sua Seleção

Art. 32. Aplica-se à coleta o disposto nos artigos 16, 19 a 21 e 27 a 28, reduzidos à metade os prazos a que se referem os artigos 23, 24 e 25.

Art. 33. A seleção das propostas de coleta poderá ser feita por Comissão ou por servidor da Companhia do METRÔ.

Capítulo IV Da Contratação

Seção I Disposições Preliminares

Art. 34. O proponente melhor classificado será convocado para contratar com a Companhia do METRÔ, observado o disposto nos artigos 7º e 35 a 38.

Art. 35. Ressalvado o disposto no artigo 7º, a Companhia do METRÔ poderá deixar de contratar com o proponente melhor classificado, nos seguintes casos:

- I – recusa do proponente para contratar;
- II – modificação, pelo proponente, das condições originais da proposta;
- III – recusa do proponente de confirmar sua proposta nos termos das Condições Específicas;
- IV – não apresentação, pelo proponente, de garantia porventura exigida para assegurar a plena execução do fornecimento;
- V – descumprimento, pelo proponente, de prazos referentes a contrato anteriormente firmado com a Companhia do METRÔ;

VI – alteração da situação do proponente, conhecida após a classificação, de modo a contra-indicar a contratação, a juízo do Presidente da Companhia do METRÔ, que justificará a recusa por escrito.

Parágrafo único. Presume-se a recusa do proponente para contratar quando não envia representante credenciado no local, dia e hora que, para assinatura do instrumento de contrato, lhe sejam avisados por escrito com a antecedência mínima de 3 (três) dias úteis.

Art. 36. A desistência de contratar com o proponente melhor classificado, nos termos do artigo 35, não lhe confere direito à indenização ou reembolso de qualquer espécie.

Art. 37. Ocorrendo qualquer das hipóteses previstas no artigo 35, a Companhia do METRÔ optará entre a contratação com o classificado imediato e o cancelamento da seleção.

Parágrafo único. A opção prevista neste artigo poderá ser efetuada também, na hipótese de rescisão do contrato por inadimplência do fornecedor contratado.

Art. 38. A Companhia do METRÔ, mesmo antes de desistir da contratação com o proponente melhor classificado, poderá discutir com o classificado seguinte, a possibilidade de ser este o contratado, sem que isso lhe assegure direito à contratação.

Seção II

Da Forma de Contratação

Art. 39. A contratação poderá ser efetuada mediante:

- I – Conta-corrente;
- II – Autorização de Fornecimento;
- III – Carta-Contrato;
- IV – Contrato.

Art. 40. Não será admitido contrato verbal, salvo nos casos de pequenas compras de pronto pagamento.

Art. 41. A Conta-Corrente a que se refere o inciso I, do artigo 39, será aberta através de carta, que indicará as condições do fornecimento e os funcionários autorizados a efetuar as aquisições.

Art. 42. A contratação mediante Autorização de Fornecimento será considerada efetivada, sem qualquer outra manifestação formal do fornecedor, quando a Autorização obedecer, integralmente, às condições da proposta se houver sido entregue dentro do prazo estipulado.

Art. 43. Quando a Autorização de Fornecimento contiver elementos adicionais à proposta apresentada, deverá ser aceita formalmente pelo fornecedor.

Art. 44. O disposto nesse Capítulo, quanto aos casos de desistência e formas de contratação, aplica-se também ao pedido de Cotação (artigo 3º, § 3º).

Capítulo V

Dos Recursos e da Representação

Art. 45. Os fornecedores que participarem de Convocação Geral, coleta ou pedido de cotação, poderão recorrer ao Presidente da Companhia do METRÔ, de decisão sobre qualificação ou seleção das propostas.

§ 1º O recurso a que se refere este artigo deverá ser interposto no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados da divulgação da decisão, perante a Comissão de Julgamento que o encaminhará ao Presidente da Companhia do METRÔ, devidamente informado.

§ 2º Findo o prazo do parágrafo anterior sem recurso, a decisão será submetida à apreciação do Presidente da Companhia do METRÔ, para homologação.

§ 3º O recurso será recebido sem efeito suspensivo, salvo quando, por sua relevância, a Comissão de Julgamento ou a Presidência entender conveniente a suspensão dos efeitos da decisão recorrida.

Art. 46. O participante de seleção poderá, em qualquer caso e a qualquer tempo, representar, justificadamente, ao Presidente da Companhia do METRÔ, contra ato que entender irregular ou prejudicial a seus interesses, entregando sua representação no Protocolo Geral da Empresa.

Parágrafo único. A representação não terá efeito suspensivo e ficará a exclusivo critério do Presidente da Companhia do METRÔ determinar a revisão do ato.

Capítulo VI

Disposições Finais

Art. 47. Nos casos em que entender oportuno e conveniente a Diretoria da Companhia do METRÔ poderá adotar qualquer das modalidades de licitação e respectivos procedimentos regulados pela Lei Municipal n. 8.248, de 7 de maio de 1975, e demais normas federais, estaduais e municipais pertinentes, esclarecendo essa circunstância nos instrumentos de convocação e de formalização dos contratos.

Art. 48. As eventuais alienações de bens da Companhia do METRÔ serão sempre precedidas de avaliação e realizadas na forma aprovada pela Diretoria.

Art. 49. Esse Regulamento entrará em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial do Município, considerando-se revogadas as disposições anteriores sobre a mesma matéria.

Plínio Oswaldo Assmann – Presidente.

Nota sobre a Resolução de Diretoria n. 466/75

Republicado com retificações, no Diário Oficial do Município, em 30 de outubro de 1975.

RESOLUÇÃO DE DIRETORIA N. 518, DE 16 DE NOVEMBRO DE 1977

APROVA O REGULAMENTO DO USO DAS ÁREAS E ESPAÇOS PARA COMÉRCIO, PROPAGANDA E SERVIÇOS, NAS DEPENDÊNCIAS E PROPRIEDADES DA COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ, OU POR ELA ADMINISTRADOS

Objeto

Art. 1º O presente Regulamento tem por objeto disciplinar as condições de utilização de áreas e espaços, de propriedade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, ou por ela administrados, destinados a comércio, propaganda e serviços, por terceiros, assim designados os permissionários, locatários, cessionários, e outros.

Horário para Terceiros Ocupantes

Art. 2º A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ fixará os horários a serem observados pelos terceiros ocupantes, obedecendo às disposições legais e levando em conta a natureza da atividade exercida e o horário de operação do METRÔ.

Art. 3º A implantação ou reforma das instalações, a recepção de mercadorias, assim como a limpeza, manutenção e conservação das áreas e espaços ocupados obedecerão às tabelas de horários fixados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Limpeza, Manutenção, Conservação e Consumo de Energia Elétrica e Água

Art. 4º A limpeza, a manutenção e a conservação das áreas e espaços ocupados, bem como os gastos decorrentes, serão de responsabilidade exclusiva dos terceiros ocupantes, que se obrigam a evitar a acumulação de detritos ou de lixo e tomar as precauções necessárias à preservação da higiene.

§ 1º A delimitação das áreas e espaços, para os efeitos deste artigo, constará do respectivo Termo de Permissão de Uso.

§ 2º As áreas e os espaços ocupados, as instalações e as benfeitorias, deverão permanecer em perfeito estado de limpeza, manutenção e conservação.

§ 3º O lixo deverá ser colocado em recipientes apropriados, dentro das áreas e espaços ocupados, e a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ determinará o local e horário de depósito.

Art. 5º Os serviços de limpeza, manutenção e conservação das áreas comuns estarão a cargo da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ que, todavia, poderá exigir dos terceiros ocupantes o pagamento de Quota de Limpeza, Manutenção e Conservação dessas áreas comuns e dos sanitários a eles reservados.

Art. 6º A potência básica instalada de energia elétrica será, no máximo, de 250 watts por m², cabendo aos terceiros ocupantes, com seus respectivos ônus:

- a. providenciar a ligação de luz e força;
- b. obter e executar os projetos de distribuição de energia elétrica, prevendo as tomadas, pontos de luz etc., observado o disposto no artigo 16.

Parágrafo único. Dependendo das peculiaridades do local, serão admitidas instalações com potência básica superior à estabelecida neste artigo, mediante prévia e expressa autorização da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 7º Dependendo das peculiaridades do local, os ônus decorrentes do consumo de água nas áreas e espaços ocupados e dos sanitários reservados, serão imputados aos terceiros ocupantes, constituindo uma parcela da Quota de Limpeza, Manutenção e Conservação.

Parágrafo único. A Quota de Limpeza, Manutenção e Conservação será inclusa no valor a ser pago pelos terceiros ocupantes.

Deveres

Art. 8º Os terceiros ocupantes respondem pelos danos causados por si, por seus empregados ou prepostos às dependências e propriedades da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 9º Cumpre aos terceiros ocupantes, aos seus empregados ou prepostos, acatar as determinações da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 10. É dever dos terceiros ocupantes, de seus empregados ou prepostos:

- a. conduzir-se com atenção e urbanidade;
- b. abster-se da prática de atos atentatórios à moral, aos bons costumes e à segurança.

Art. 11. Os terceiros ocupantes manterão, quando for o caso, seus empregados corretamente uniformizados e identificados, de maneira que não haja confusão com os uniformes adotados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 12. Cabem aos terceiros ocupantes a colocação, a limpeza, a conservação e a retirada da publicidade nos painéis a eles destinados.

Art. 13. A publicidade, a ser veiculada nos painéis, deverá ser previamente aprovada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e manter um elevado padrão de qualidade.

Art. 14. Cabe aos terceiros ocupantes, que explorem os serviços de máquinas automáticas:

- a. mantê-las em regime de perfeito funcionamento, aspecto, segurança e convenientemente supridas;
- b. incorporar, na própria máquina, a Comunicação Visual necessária;
- c. fazer a manutenção pesada nos horários previstos nos artigos 2º e 3º.

Proibições

Art. 15. É expressamente proibido aos terceiros ocupantes, seus empregados ou prepostos:

- a. o transporte gratuito de metrô;
- b. a permanência, nas áreas e espaços ocupados, em horários diferentes daqueles fixados nos artigos 2º e 3º;
- c. o funcionamento de aparelhos radiofônicos, alto-falantes ou congêneres, que sejam ouvidos fora das áreas e espaços ocupados, bem como algazarras, distúrbios e ruídos;
- d. a ocupação de fachadas externas e áreas de uso comum, com mercadorias, cartazes, propagandas, indicações e dizeres congêneres, ressalvado o disposto no artigo 17;
- e. a publicidade sob forma de distribuição de panfletos, circulares e outros;
- f. a guarda ou depósito de mercadorias de natureza inflamável, explosiva ou perigosa;
- g. o exercício de comércio ambulante e atividades promocionais que envolvam rifas e sorteios, ou qualquer outra atividade não autorizada ou julgada inconveniente, sob pena de aplicação de multa, sem prejuízo do encaminhamento do material apreendido e do infrator à autoridade competente;
- h. a venda de bebidas alcoólicas, de artigos de tabacaria e bilhetes de loteria, bem como o exercício de atividades que exijam o consumo de gás, ventilação especial, ou que produzam vapores, fumaça, odores e outros, dependendo das peculiaridades do local;
- i. a utilização dos sanitários para outros fins;
- j. a instalação de energia elétrica além do determinado no artigo 6º, observado o disposto em seu parágrafo único;
- l. confundir a publicidade com a comunicação visual da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Parágrafo único. As proibições previstas neste artigo poderão ser suspensas, a exclusivo critério da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, dependendo das peculiaridades do local.

Instalações

Art. 16. Os projetos de todas as instalações, bem como suas alterações posteriores, ficarão a cargo dos terceiros ocupantes e deverão ser aprovados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, antes de sua implantação.

Parágrafo único. A aprovação dos projetos de que trata este artigo não implica qualquer responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 17. As áreas e espaços ocupados terão local definido e exclusivo para a colocação do nome do estabelecimento, de símbolos, de anúncios do comércio e de outros sinais de propaganda.

Art. 18. Os terceiros ocupantes se comprometem, ao devolverem as áreas e espaços ocupados, a entregá-los livres, desembaraçados e em perfeito estado de conservação, ressalvado o desgaste por uso normal.

Parágrafo único. As benfeitorias introduzidas nas áreas e espaços ocupados, que alterarem as características originais do local, serão incorporadas ao imóvel, passando a pertencer à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Seguro

Art. 19. Os terceiros ocupantes deverão, a suas expensas, fazer e manter em vigor durante todo o prazo de ocupação das áreas e espaços, um seguro contra incêndios e roubo, que cubra as mercadorias e as instalações internas.

Parágrafo único. Os terceiros ocupantes deverão entregar, à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, cópias autenticadas das apólices de seguro e comprovantes de pagamento de prêmios, bem como das eventuais renovações.

Infrações e Penalidades

Art. 20. A infringência do presente Regulamento e das Normas de Serviço a serem emitidas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, nos termos do artigo 26, sujeitará os terceiros ocupantes, sem prejuízo das demais cominações legais, às seguintes penalidades:

- advertência;
- multa;
- cassação do uso.

Parágrafo único. Ficará a critério da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ interpretar o grau de gravidade das infrações cometidas pelos terceiros ocupantes das áreas e espaços, bem como aplicar as penalidades cabíveis a cada caso particular, através de carta.

Fiscalização

Art. 21. A fiscalização do cumprimento deste Regulamento será exercida pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, que poderá a qualquer momento e sem aviso prévio, vistoriar as áreas e espaços ocupados.

Disposições Gerais

Art. 22. O termo de permissão, locação ou cessão, fixará, em cada caso, o valor da retribuição a ser paga à Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, as condições e prazos de pagamento.

Art. 23. É vedado aos terceiros ocupantes ceder, transferir ou emprestar, no todo ou em parte, as áreas e os espaços ocupados, salvo prévia e expressa anuência da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 24. Ficará a critério da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ escolher, dentre os terceiros ocupantes, aqueles que deverão vender bilhetes do Metrô, mediante acordo.

Disposições Finais

Art. 25. Os terceiros ocupantes obedecerão às exigências das autoridades federais, estaduais e municipais, à legislação vigente, e, em especial, o Regulamento de Transportes da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 26. A critério da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, o presente Regulamento poderá ser complementado com Normas de Serviço.

Art. 27. Os casos omissos serão resolvidos pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Art. 28. Este Regulamento entrará em vigor na data de sua aprovação pela Diretoria da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

**EMENTÁRIO DAS
RESOLUÇÕES DO CONSELHO
NACIONAL DE TRÂNSITO –
CONTRAN, EM VIGOR**



EMENTÁRIO DAS RESOLUÇÕES DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, EM VIGOR

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN vem procedendo à compatibilização das suas resoluções remanescentes com o Código de Trânsito Brasileiro, recentemente aprovado. A listagem das novas resoluções aprovadas pode ser acessada via Internet em <http://www.abdetran.com.br>

- 379/67 Dispõe sobre a criação de Circunscrições Regionais de Trânsito nos Estados, e dá outras providências.
- 383/67 Resolve alterar a redação do Regulamento dos Congressos Nacionais de Trânsito.
- 385/67 Delega ao Diretor-Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a competência para indicar os Presidentes das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações.
- 388/68 Dispõe sobre o dispositivo de sinalização refletora de emergência de que trata o RCNT.
- 389/68 Dispõe sobre o dispositivo de identificação táxi.
- 393/68 Altera a redação da Resolução n. 389/68 que trata do dispositivo de identificação táxi.
- 399/68 Dispõe sobre a exigibilidade de uso de Registrador de Velocidade nos veículos destinados ao transporte de escolares.
- 404/68 Classifica a periculosidade das mercadorias a serem transportadas por veículos automotores.
- 405/68 Dispõe sobre o uso de placa de Fabricante (com alterações introduzidas pelas Resoluções ns. 731/89 e 739/89).
- 412/68 Autoriza o *Touring Club do Brasil* a emitir Certificado Internacional para Conduzir.
- 420/69 Aprova diretriz para a realização da Campanha Nacional Educativa de Trânsito em todo o Território Nacional.
- 422/69 Dispõe sobre normas regulamentares relativas à alienação fiduciária em garantia, de veículos automotores.
- 437/70 Estabelece modelos de chapa para os veículos de representação dos Tribunais Federais, dos Governadores e Secretários de Estado, dos Presidentes das Assembleias Legislativas e dos Tribunais Estaduais.
- 448/71 Dispõe sobre os níveis máximos permissíveis de sons e ruídos produzidos por veículos em todo o Território Nacional.
- 466/74 Dispõe sobre a reabilitação de quem teve sua Carteira Nacional de Habilitação cassada.
- 472/74 Dispõe sobre a identificação dos infratores de trânsito, estabelecendo normas a serem observadas pelos órgãos de trânsito e pelos proprietários de veículos.
- 479/74 Dispõe sobre a obrigatoriedade da instalação de espelhos retrovisores em veículos automotores.
- 491/75 Autoriza o *Automóvel Club do Brasil* a expedir os documentos que especifica.
- 493/75 Regulamenta o uso de placa de Experiência, e dá outras providências.
- 506/76 Disciplina o transporte de carga em caminhão-tanque.
- 507/76 Estabelece requisitos de controle de emissão de gases do cárter de motores veiculares, movidos a gasolina.
- 510/77 Dispõe sobre a circulação e fiscalização de veículos automotores diesel.
- 513/77 Estabelece modelos de placas de bronze oxidado, destinadas a veículos automotores dos Ministérios Cíveis, órgãos autônomos e autarquias federais. *Alterada pela Resolução n. 693/85.*

- 514/77 Serviço de lotação em veículos de transporte individual de passageiros, licenciados na categoria de aluguel.
- 520/77 Autoriza o *Auto-Tour Associação Automobilística* a expedir os documentos para circulação internacional previstos na legislação vigente.
- 523/77 Placas especiais para o cerimonial do Ministério das Relações Exteriores.
- 528/77 Proíbe o uso em veículos automotores de aparelho capaz de detectar os efeitos de radar, inclusive o denominado *driver alert* ou similar.
- 529/78 Emplacamento de veículos pertencentes a autarquias instituídas por lei.
- 533/78 Dispõe sobre a substituição de rodas de veículos automotores, e dá outras providências. *Alterada pela Resolução n. 569/81.*
- 538/78 Disciplina o licenciamento do veículo tipo motor-casa e define a categoria dos seus condutores.
- 545/78 Estabelece requisitos de segurança para rodas especiais, e dá outras providências.
- 549/79 Permite o transporte de bicicleta na parte externa dos veículos de transporte de passageiros e misto.
- 558/80 Fabricação e reforma de pneumático com indicadores de profundidade.
- 560/80 Fixa os tipos e a capacidade dos extintores de incêndio a que são obrigados a portar os veículos automotores e consolida as Resoluções ns. 433/70 e 500/76. *Alterada pela Resolução n. 743/89.*
- 561/80 Sinalização complementar de obras nas vias públicas e consolidação das Resoluções ns. 402/68 e 482/74.
- 562/80 Indicação da tara, da lotação e do peso bruto total em veículos automotores de transporte de cargas e de transporte coletivo de passageiros. *Alterada pelas Resoluções ns. 572/81, 575/81 e 583/81.*
- 566/80 Funcionamento do Plenário do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.
- 568/80 Estabelece procedimento para aplicação de penalidades decorrentes de infrações de trânsito, e dá outras providências. *Alterada pela Resolução n. 744/89.*
- 569/81 Altera a Resolução n. 533/78, que dispõe sobre a substituição de rodas de veículos automotores, e dá outras providências.
- 571/81 Remessa de prontuário à repartição do domicílio do condutor habilitado em outra repartição.
- 577/81 Dispõe sobre o transporte de cargas sobre a carroceria dos veículos classificados nas espécies automóvel e mistos.
- 579/81 Regulamenta o roteiro para apreciação, pelo plenário do CONTRAN, de inventos destinados à adoção como equipamentos de uso opcional ou obrigatório em veículos automotores.
- 580/81 Disciplina o licenciamento de veículos automotores, adaptados com sistema gasogênio.
- 583/81 Estabelece prazos para o atendimento das exigências constantes das Resoluções ns. 562/80 e 572/81.
- 592/82 Define áreas especiais de estacionamento, áreas de segurança e estacionamentos especiais.
- 593/82 Estende o uso da placa de Fabricante a veículos da indústria de pneumáticos.
- 594/82 Revoga a obrigatoriedade do porte do selo adesivo indicador do combustível álcool.
- 599/82 Dispõe sobre a interpretação, o uso e a colocação da sinalização vertical de trânsito, nas vias públicas.

- 601/82 Proíbe a instalação de tanque suplementar e a condução de combustível em veículos automotores.
- 603/82 Dispõe sobre a circulação de veículos com dimensões excedentes aos limites fixados no RCNT. *Alterada pelas Resoluções ns. 696/88 e 733/89.*
- 604/82 Define a área refletora do triângulo de que trata a Resolução n. 388/68.
- 605/82 Estabelece normas à expedição de documentos para circulação internacional.
- 606/82 Proíbe o uso e a substituição da plaqueta.
- 611/83 Dispõe sobre o transporte de menor em veículos automotores.
- 612/83 Dispõe sobre o trânsito de veículos novos com cargas ou passageiros antes do registro e licenciamento. *Alterada pela Resolução n. 726/89.*
- 628/84 Revoga dispositivo da Resolução n. 597/82 e permite a circulação de veículos de carga com adaptação do 4º eixo.
- 631/84 Requisitos de segurança necessários à circulação de combinações de veículos.
- 635/84 Dispõe sobre a colocação de ondulações transversais às vias públicas.
- 636/84 Requisitos de segurança para componentes de veículos automotores.
- 637/84 Dispõe sobre a identificação dos veículos de transporte rodoviário de bens, de propriedade ou arrendados por transportador registrado no RTB.
- 640/85 Dispõe sobre curso para treinamento de condutores de veículos utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos (com alterações introduzidas pelas Resoluções ns. 728/89 e 761/92).
- 647/85 Representação classista nos Conselhos Estaduais de Trânsito.
- 652/85 Estabelece modelo-padrão de documento, destinado à baixa alienação fiduciária dos veículos automotores.
- 657/85 Dispõe sobre a equiparação dos ciclomotores aos ciclos.
- 658/85 Estabelece critérios para instalação e uso de cintos de segurança.
- 659/85 Dispõe sobre o número de identificação dos veículos. *Alterada pela Resolução n. 691/88.*
- 661/85 Estabelece modelo-padrão do auto de infração de trânsito cometida em vias urbanas.
- 662/85 Institui documento-padrão de baixa de veículos.
- 664/86 Dispõe sobre os modelos dos documentos de registro e licenciamento de veículos, e dá outras providências. *Alterada pelas Resoluções ns. 721/88, 729/89 e 779/94.*
- 666/86 Dispõe sobre a edição de normas complementares de interpretação, colocação e uso de marcas viárias e dispositivos auxiliares à sinalização de trânsito.
- 667/86 Dispõe sobre a divisão do Território Nacional em Regiões de Trânsito.
- 671/86 Dispõe sobre a autuação e o recolhimento de multas aplicadas a veículos licenciados em outros países.
- 675/86 Dispõe sobre requisitos aplicáveis aos materiais de revestimento interno do habitáculo de veículos, e dá outras providências.
- 676/86 Norma-padrão para o estabelecimento da velocidade máxima, permitida para veículos automotores, nas vias públicas.
- 677/86 Fiscalização do uso indevido do gás liquefeito de petróleo, GLP, em veículos automotores.
- 679/87 Dispõe sobre o uso de luzes intermitentes rotativas, e dá outras providências.
- 680/87 Estabelece requisitos referentes aos sistemas de iluminação e de sinalização de veículos. *Alterada pela Resolução n. 692/88.*

- 683/87 Dispõe sobre o transporte de passageiros em veículos de carga a título precário.
- 686/87 Fixa normas de utilização de acessórios de segurança contra furto ou roubo para os veículos automotores em circulação nas vias terrestres brasileiras.
- 688/88 Dispõe sobre o controle, guarda e fiscalização dos formulários destinados à documentação de condutores e de veículos.
- 691/88 Altera dispositivos da Resolução n. 659/85.
- 692/88 Altera dispositivos da Resolução n. 680/87.
- 694/88 Estende o uso da placa de Fabricante a veículos importados pela indústria automobilística para efeito de realização de testes.
- 699/88 Fixa os requisitos de segurança para circulação de veículos que transportem produtos siderúrgicos. *Alterada pela Resolução n. 746/89.*
- 700/88 Dispõe sobre a classificação dos veículos, que especifica, e dá outras providências.
- 702/88 Fixa os percentuais das multas aplicáveis aos infratores da legislação de trânsito, em todo o território nacional.
- 703/88 Fixa os percentuais das multas aplicáveis aos infratores da legislação de trânsito, no Estado de São Paulo.
- 704/88 Fixa os percentuais das multas, aplicáveis aos infratores da legislação de trânsito, no Estado de Santa Catarina.
- 705/88 Fixa os percentuais das multas, aplicáveis aos infratores da legislação de trânsito, no Estado do Espírito Santo.
- 706/88 Fixa os percentuais das multas, aplicáveis aos infratores da legislação de trânsito, no Estado do Piauí.
- 707/88 Fixa os percentuais das multas, aplicáveis aos infratores da legislação de trânsito, no Estado da Paraíba.
- 708/88 Fixa os percentuais das multas, aplicáveis aos infratores da legislação de trânsito, no Estado de Pernambuco.
- 709/88 Fixa os percentuais das multas, aplicáveis aos infratores da legislação de trânsito, no Estado do Paraná.
- 710/88 Revogada pela Resolução n. 784/94.
- 711/88 Fixa os percentuais das multas, aplicáveis aos infratores da legislação de trânsito, no Estado do Rio de Janeiro.
- 712/88 Fixa os percentuais das multas, aplicáveis aos infratores da legislação de trânsito, no Estado da Bahia.
- 713/88 Fixa os percentuais das multas, aplicáveis aos infratores da legislação de trânsito, no Estado do Mato Grosso.
- 714/88 Dispõe sobre o registro e a alienação de veículos automotores de fabricação nacional, desinternados da Amazônia Ocidental.
- 715/88 Fixa os percentuais das multas, aplicáveis aos infratores da legislação de trânsito, no Estado do Rio Grande do Norte.
- 716/88 Fixa os percentuais das multas, aplicáveis aos infratores da legislação de trânsito, no Estado do Mato Grosso do Sul.
- 717/88 Fixa os percentuais das multas, aplicáveis aos infratores da legislação de trânsito, no Estado do Rio Grande do Sul.
- 718/88 Fixa os percentuais das multas, aplicáveis aos infratores da legislação de trânsito, no Estado de Rondônia.

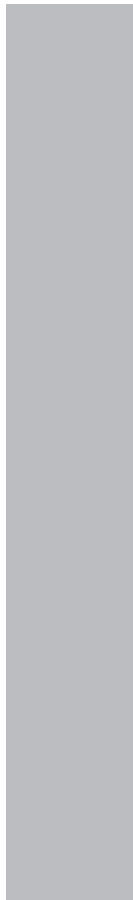
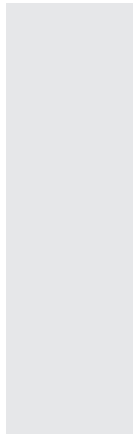
- 719/88 Fixa os percentuais das multas, aplicáveis aos infratores da legislação de trânsito, no Estado de Goiás.
- 720/88 Estabelece critério para o uso do cinto de segurança.
- 721/88 Modifica a redação da Resolução n. 664/86, que dispõe sobre os modelos dos documentos de registro e licenciamento de veículos, e dá outras providências.
- 724/88 Define veículo inacabado ou incompleto, para efeito de trânsito nas vias públicas.
- 725/88 Fixa os requisitos de segurança para circulação de veículos transportadores de contêineres.
- 726/89 Altera a redação da Resolução n. 612/83, que dispõe sobre o trânsito de veículos novos com cargas ou passageiros antes do registro e licenciamento.
- 728/89 Altera o item b, ao artigo 2º, da Resolução n. 640/85, que trata das instituições que poderão ministrar curso para treinamento específico para condutores de veículos transportadores de cargas perigosas.
- 729/89 Acrescenta os §§ 1º e 2º, ao artigo 15 da Resolução n. 664/86, que dispõe sobre os modelos dos documentos de registro e licenciamento de veículos, e dá outras providências.
- 732/89 Dispõe sobre o transporte de carga de sólidos a granel nas vias abertas à circulação pública em todo o território nacional.
- 733/89 Altera o Anexo II da Resolução n. 603/83, alterada pela Resolução n. 696/88, que trata da altura da placa de sinalização de advertência para a circulação de veículos com dimensões excedentes aos limites fixados no RCNT.
- 734/89 Reformula a Resolução n. 670/87, que estabelece normas para a formação de condutores de veículos automotores, modelo da Carteira Nacional de Habilitação, e dá outras providências. *Alterada pelas Resoluções ns. 750/90, 765/93, 798/95, 800/95 e 804/95.*
- 736/89 Estabelece norma para o estacionamento de veículo automotor junto à guia da calçada (meio-fio).
- 737/89 Disciplina as ações e os meios para a comprovação de embriaguez de condutor de veículo.
- 738/89 Estabelece procedimento a ser adotado pelas circunscrições Regionais de Trânsito. *Alterada pela Resolução n. 753/91.*
- 741/89 Permite o porte de painéis e/ou inscrições de publicidade em táxis e revoga a Resolução CONTRAN n. 614/83.
- 743/89 Altera o artigo 2º da Resolução n. 560/80, que fixa os tipos e capacidade mínima dos extintores de incêndio em veículos automotores.
- 744/89 Altera o disposto no artigo 2º da Resolução n. 568/80, que estabelece procedimento para aplicação de penalidades decorrentes de infrações de trânsito, e dá outras providências.
- 745/89 Altera o artigo 1º da Resolução n. 660/85, que estabelece equipamento obrigatório de veículo automotor de fabricação nacional.
- 746/89 Altera a Resolução n. 699/88, que fixa os requisitos de segurança para circulação de veículos que transportem produtos siderúrgicos.
- 751/90 Retira parcialmente a delegação de competência do DETRAN do Estado do Rio de Janeiro.
- 753/91 Revoga o artigo 2º da Resolução n. 738/89.
- 754/91 Dispõe sobre o sistema de placas de identificação de veículos. *Alterada pela Resolução n. 755/91.*

- 755/91 Altera dispositivos da Resolução n. 754/91.
- 756/91 Dispõe sobre as cores das placas de identificação de veículos pertencentes a entidades públicas.
- 757/91 Estabelece normas para uso de capacetes de segurança pelos condutores e passageiros de motocicletas, motonetas e similares.
- 758/92 Dispõe sobre o registro e licenciamento de veículos de fabricação própria.
- 760/92 Revogada pela Resolução n. 784/94.
- 761/92 Altera dispositivos da Resolução n. 640/85.
- 764/92 Regula a aposição de películas nas áreas envidraçadas de veículos automotores.
- 765/93 Altera dispositivos da Resolução n. 734/89.
- 767/93 Estabelece equipamentos obrigatórios para veículos automotores de fabricação nacional e importados, revoga as Resoluções ns. 660/85, 690/88 e 745/89.
- 768/93 Declara que são extensivas aos importadores de veículos automotores todas as obrigações e prerrogativas previstas nos atos resolutivos do CONTRAN.
- 769/93 Altera dispositivos da Resolução n. 758/92.
- 770/93 Fixa os percentuais das multas, aplicáveis, no Distrito Federal, aos infratores da legislação de Trânsito.
- 771/93 Regulamenta características de registro e identificação de veículos antigos de coleção.
- 772/93 Regulamenta a Inserção e Exclusão do gravame da Alienação Fiduciária em Garantia do Cadastro de Veículos e no Certificado de Registro dos Veículos – CRV.
- 775/93 Dispõe sobre a alteração das características de veículos e utilização de combustíveis e revoga a Resolução n. 727/89
- 776/93 Regulamenta a circulação de caminhões com adaptação de eixo auxiliar e revoga a Resolução n. 597/82.
- 777/93 Dispõe sobre os procedimentos para avaliação do Sistema de Freios de Veículos. (Com alterações introduzidas pela Resolução n. 808/95).
- 778/94 Dispõe sobre multa pelo trânsito de veículos sem placa após licenciado ou com modelo de placa diferente do estabelecido e revoga a Resolução n. 586/81.
- 779/94 Altera a redação do artigo 11 da Resolução n. 664/86, que dispõe sobre os modelos dos documentos de Registro e Licenciamento de Veículos, com redação dada pela Resolução n. 721/88.
- 781/94 Fixa o calendário de licenciamento anual de veículos para todo o território nacional e revoga a Resolução n. 752/91 e a Decisão n. 1/91.
- 782/94 Institui o documento para substituição provisória do CRLV e revoga as Resoluções ns. 621/83 e 780/94.
- 783/94 Disciplina a aplicação de segunda placa traseira de identificação nos veículos dotados de dispositivo de engate para reboques.
- 784/94 Regulamenta o uso e estabelece requisitos para os vidros de segurança dos veículos e revoga as normativas que menciona.
- 787/94 Regulamenta a utilização de pneus com banda de rodagem extralarga, em reboques e semi-reboques, nas vias de todo Território Nacional.
- 789/94 Aprova as Normas Gerais do Curso para Treinamento de Condutores de Transporte Escolares.
- 790/94 Dispõe sobre o registro e a alienação de veículos automotores, desinternados das Áreas de Livre Comércio.

- 791/94 Acrescenta à sinalização de trânsito, placas de indicação de atrativos turísticos e revoga Resolução n. 689/88. (Com alteração introduzida pela Resolução n. 807/95).
- 793/94 Dispõe sobre o uso de placa de Fabricante e revoga as resoluções que menciona.
- 794/95 Normatiza o uso do Registrador de Velocidade (tacógrafo) em veículos das espécies passageiros ou mistos.
- 795/95 Dispõe sobre Barreira Eletrônica, sua definição, autorização, instalação e homologação e revoga a Resolução n. 785/94.
- 797/95 Define a abrangência do termo Viatura Militar, para o Sistema Nacional de Trânsito.
- 798/95 Altera dispositivo da Resolução n. 734/89.
- 800/95 Altera dispositivo da Resolução n. 734/89 e revoga Resolução n. 792/94.
- 801/95 Dispõe sobre requisitos técnicos necessários a uma Barreira Eletrônica e revoga Resolução n. 796/95.
- 802/95 Altera dispositivo da Resolução n. 664/86.
- 804/95 Altera e revoga dispositivos da Resolução n. 734/89.
- 805/95 Estabelece os requisitos técnicos mínimos do pára-choque traseiro dos veículos de carga.
- 806/95 Regulamenta a inserção e a exclusão do gravame de reserva de domínio no Cadastro de Veículo e no Certificado de Registro de Veículos – CRV.
- 807/95 Acrescenta à Resolução n. 791/94, a Placa Informações Turísticas.
- 808/95 Altera dispositivo da Resolução n. 777/93.
- 809/95 Dispõe sobre a vistoria e a inspeção de veículos e revoga a Resolução n. 623/83.
- 810/96 Revoga Resolução n. 685/87.
- 811/96 Estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte coletivo de passageiros (ônibus e microônibus) de fabricação nacional e estrangeira.
- 812/96 Dispõe sobre as regras prescricionais relativas às infrações de trânsito e à reabilitação dos infratores.
- 813/96 Altera dispositivos da Resolução CONTRAN n. 754/91.
- 815/96 Dispõe sobre os requisitos técnicos mínimos do registrador de velocidade e tempo (tacógrafo), seu uso e fiscalização por parte dos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito.
- 816/96 Dispõe sobre a fiscalização do uso do registrador de velocidade e tempo provido de disco-diagrama.
- 819/96, de 1 de outubro de 1996 (DOU de 13 de novembro de 1996)
Recomenda uso do farol baixo aceso, durante o dia, nas rodovias, e dá outras providências.
- 820/96, de 8 de novembro de 1996 (DOU de 12 de novembro de 1996)
Dispõe sobre radar portátil avaliador de velocidade – definição, homologação, requisitos técnicos e operação.
- 821/96, de 22 de outubro de 1996 (DOU de 7 de dezembro de 1996)
Altera o artigo 6º da Resolução CONTRAN n. 809, de 12 de dezembro de 1995, e dá outras providências.
- 822/96, de 22 de outubro de 1996 (DOU de 13 de novembro de 1996)
Dispõe sobre a classificação do veículo que menciona (camionete de uso misto).
- 825/96 Dispõe sobre o selo de licenciamento de veículos.

- 827/96 Regulamenta o dispositivo de sinalização refletora de emergência de que trata o Regulamento do CNT.
- 828/97 Dá nova redação ao artigo 104 da Resolução n. 734/89, para disciplinar o registro da expressão Não-Doador de Órgãos e Tecidos.
- 829/97 Dispõe sobre os procedimentos para a interposição, instrução e tramitação de recursos contra atos punitivos por infrações de trânsito.
- 831/97 Revoga Resolução n. 759/92.
- 833/97 Revoga Resolução n. 602/82.
- 835/97 Estabelece placa de identificação e define procedimentos para o registro, emplacamento e licenciamento de veículos automotores pertencentes às Missões Diplomáticas, às Repartições Consulares de Carreira, aos Organismos Internacionais, aos Funcionários Estrangeiros Administrativos de Carreira e aos Peritos Estrangeiros de Cooperação Internacional.
- 836/97 Dispõe sobre a gravação, em caráter opcional, de caracteres alfanuméricos, da placa de identificação, nos vidros do veículo.

ÍNDICE TEMÁTICO E REMISSIVO



ÍNDICE TEMÁTICO E REMISSIVO

A

Acidentes de Trânsito

- inaplicabilidade dos dispositivos do Código de Processo Penal:
Lei Federal n. 5.970/73 (pág. 42)
- redução
 - adoção de medidas: *Portaria Municipal n. 284/83 (pág. 749)*
 - criação de Grupo Executivo: *Decreto Estadual n. 41.456/96 (pág. 621)*
 - promoção de campanhas: *Portaria Municipal n. 285/83 (pág. 749)*

Administração Pública

- alienação de imóveis
 - suspensão temporária: *Decreto Estadual n. 40.065/95 (pág. 563)*
Decreto Estadual n. 40.100/95 (pág. 568)
- alienações: *Lei Municipal n. 8.248/75 (pág. 657)*
- atividades nas Regiões Metropolitanas: *Decreto Federal n. 85.916/81 (pág. 60)*
- despesas
 - compras: *Lei Municipal n. 8.248/75 (pág. 657)*
Decreto Estadual n. 36.450/93 (pág. 526)
Lei Estadual n. 7.857/92 (pág. 514)
Lei Estadual n. 9.398/96 (pág. 620)
Decreto Estadual n. 41.165/96 (pág. 619)
 - serviços e obras: *Lei Municipal n. 8.248/75 (pág. 657)*
Decreto Estadual n. 36.450/93 (pág. 526)
Lei Estadual n. 7.857/92 (pág. 514)
Lei Estadual n. 9.398/96 (pág. 620)
Decreto Estadual n. 41.165/96 (pág. 619)
- planejamento municipal: *Deliberação Estadual CODEGRAN n. 5/76 (pág. 299)*

Agente Fiscal

- credenciamento: *Resolução Estadual STM n. 479/96 (pág. 622)*

Alienação de Imóveis

- ver também *Operações Imobiliárias*
- administração direta e indireta: *Decreto Estadual n. 14.692/80 (pág. 338)*
 - suspensão temporária: *Decreto Estadual n. 40.065/95 (pág. 563)*
Decreto Estadual n. 40.100/95 (pág. 568)

Anúncios

- ver *Publicidade*

Assentos Reservados

- em ônibus: *Lei Municipal n. 10.012/85 (pág. 755)*
Resolução Estadual STM n. 403/94 (pág. 549)

- em trolebus: *Decreto Municipal n. 17.261/81 (pág. 733)*
Resolução Estadual STM n. 403/94 (pág. 549)

Assessoria Especial

- de Privatização e Concessões de Serviços e Obras Públicas – ver *Secretaria dos Transportes Metropolitanos*
- de Privatização e Projetos Prioritários do Governo – ver *Gabinete do Governador*

Autarquias

- ver *Entidades Descentralizadas*

Auxílio-Transporte

- ver também *Vale-Transporte*
- criação: *Lei Estadual n. 6.248/88 (pág. 389)*
- regulamentação: *Decreto Estadual n. 30.595/89 (pág. 437)*
alteração: *Decreto Estadual n. 31.001/89 (pág. 460)*

B

Barreira Eletrônica

- definição, autorização, instalação e homologação:
Resolução Federal CONTRAN n. 795/95 (pág. 144)

Bicicletas

- estacionamento: *Decreto Municipal n. 35.860/96 (pág. 907)*
- Semana da Bicicleta: *Lei Municipal n. 12.044/96 (pág. 934)*

Bilhete

- de integração: *Decreto Municipal n. 14.249/77 (pág. 683)*
- do trabalhador: *Decreto Municipal n. 36.430/96 (pág. 951)*
- múltiplo: *Decreto Municipal n. 12.772/76 (pág. 679)*
- padronização: *Resolução Estadual STM n. 402/94 (pág. 547)*
Portaria Municipal STM n. 283/94 (pág. 893)

C

Carteira Especial para Obesos

- instituição: *Lei Municipal n. 11.840/95 (pág. 897)*
- regulamentação: *Decreto Municipal n. 35.512/95 (pág. 903)*

Carteira Nacional de Habilitação

- segunda via: *Portaria Municipal SMT n. 152/87 (pág. 780)*

Catracas

- ver *Ônibus*

Centro de São Paulo

- Programa de Melhorias: *Lei Municipal n. 12.349/97 (pág. 971)*
Lei Municipal n. 12.350/97 (pág. 981)
Decreto Municipal n. 36.901/97 (pág. 996)

Código de Defesa do Usuário do Serviço Público do Estado de São Paulo

- anteprojeto
instituição de Comissão: *Decreto Estadual n. 40.538/95 (pág. 590)*

Código de Trânsito Brasileiro

- anteprojeto
instituição de Comissão: *Decreto Federal de 06.06.91 (pág. 89)*
- Anteprojeto de Lei
publicação: *Portaria Federal MJ n. 330/92 (pág. 89)*
- instituição: *Lei Federal n. 9.503/97 (pág. 176)*
Resoluções do CONTRAN (em vigor) (pág. 1019)

Comissão

- de Fretamento Metropolitano/SP: *Resolução Estadual STM n. 88/92 (pág. 502)*
- de Tarifa dos Transportes/Secretaria dos Transportes:
Decreto Estadual n. 24.998/86 (pág. 375)
- de Transporte Coletivo Regular/STM: *Resolução Estadual STM n. 88/92 (pág. 502)*
- de Transportes/Secretaria de Planejamento e Gestão:
Decreto Estadual n. 33.145/91 (pág. 468)
- do Anteprojeto do Código de Defesa do Usuário do Serviço Público do Estado de São Paulo: *Decreto Estadual n. 40.538/95 (pág. 590)*
- Federal de Transportes Ferroviários – COFER: *Decreto Federal n. 1.945/96 (pág. 165)*
- Permanente de Acessibilidade – CPA: *Decreto Municipal n. 36.072/96 (pág. 936)*
- Regional do Planejamento de Transporte – CRPT:
Convênio STM/SMT de 07.12.94 (pág. 889)

Comissão Especial

- de elaboração do anteprojeto do Novo Código Nacional de Trânsito:
Decreto Federal de 06.06.91 (pág. 89)
- de Valorização do Centro: *Decreto Municipal n. 36.901/97 (pág. 996)*
- para Implementação do Programa Integrado de Transporte da RMSP:
Decreto Estadual n. 40.164/95 (pág. 570)

Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU

- integralização do capital social: *Decreto Estadual n. 38.419/94 (pág. 532)*
- transferência de ações do capital social, para o Estado:
Decreto Estadual n. 38.419/94 (pág. 532)

Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ

- assunção de obrigações: *Decreto Municipal n. 7.489/68 (pág. 645)*
- aumento do capital social: *Lei Municipal n. 8.747/78 (pág. 707)*
- concessão do serviço: *Lei Municipal n. 8.075/74 (pág. 647)*
- condições do serviço: *Decreto Municipal n. 11.276/74 (pág. 648)*
Decreto Municipal n. 14.496/77 (pág. 684)
- constituição: *Lei Municipal n. 6.988/66 (pág. 644)*
Ata da Assembléia Geral de Constituição, de 24.04.68 (pág. 1002)
Lei Municipal n. 8.684/78 (pág. 697)
- controle acionário: *Lei Municipal n. 8.830/78 (pág. 731)*
- convênio com a CPTM
Projeto Leste: Despacho do Governador, de 27.02.97 (pág. 623)
- corpo de segurança: *Lei Federal n. 6.149/74 (pág. 43)*
- denominação das estações: *Decreto Municipal n. 15.453/78 (pág. 710)*
- empréstimos e financiamentos: *Lei Estadual n. 2.062/79 (pág. 337)*
Lei Municipal n. 7.901/73 (pág. 646)
- encerramento das fases transitórias: *Portaria Municipal n. 40/76 (pág. 679)*
- execução de serviços: *Decreto Municipal n. 11.276/74 (pág. 648)*
- garantia do Tesouro do Estado: *Lei Estadual n. 2.062/79 (pág. 337)*
- implantação do Vale-Transporte: *Resolução Estadual SNM n. 28/86 (pág. 375)*
- início dos serviços: *Decreto Municipal n. 11.309/74 (pág. 655)*
- isenção de impostos: *Decreto Municipal n. 11.979/75 (pág. 673)*
Resolução Federal CPA n. 3.075/77 (pág. 57)
Lei Municipal n. 8.118/74 (pág. 655)
Lei Municipal n. 10.211/86 (pág. 760)
Lei Municipal n. 10.379/87 (pág. 777)
- isenção de tarifa: *Decreto Municipal n. 11.276/74 (pág. 648)*
permissão: Decreto Estadual n. 32.144/90 (pág. 462)
- prejuízos, assunção pela Prefeitura de São Paulo: *Decreto Municipal n. 11.276/74 (pág. 648)*
- operação, Linha Norte-Sul: *Portaria Municipal n. 40/76 (pág. 679)*
- Regulamento de Contratações: *Resolução de Diretoria n. 466/75 (pág. 1008)*
- Regulamento de Operação e Administração de Estações Terminais de Ônibus do Metrô:
Portaria Municipal SMT n. 36/76 (pág. 680)
- Regulamento de Transporte, Tráfego e Segurança: *Decreto Municipal n. 15.012/78 (pág. 697)*
- Regulamento do Uso das Áreas e Espaços, para Comércio, Propaganda e Serviços
- segurança – ver *Transporte Metroviário – Segurança*
- subvenções: *Lei Estadual n. 2.374/80 (pág. 338)*
- tarifas: *Decreto Municipal n. 11.276/74, Cap. IV (pág. 650)*
- transformação em sociedade anônima de capital autorizado:
Lei Municipal n. 8.329/75 (pág. 678)
- transporte gratuito – ver *Tarifa – Gratuidade*
- transporte integrado: *Decreto Municipal n. 12.068/75 (pág. 675)*

- utilização das áreas e espaços
Regulamento: *Resolução de Diretoria Metrô n. 518/77 (pág. 1015)*

Companhia Municipal de Transporte Coletivo – CMTC

- cadastramento de empresas: *Resolução Estadual STM n. 89/92 (pág. 503)*
- contratos de concessão: *Lei Municipal n. 8.424/76 (pág. 681)*
Lei Municipal n. 10.839/90 (pág. 834)
Decreto Municipal n. 28.583/90 (pág. 836)
Lei Municipal n. 8.579/77 (pág. 695)
- exploração de publicidade em passes e vales-transporte:
Decreto Municipal n. 28.038/89 (pág. 831)
- isenção de imposto predial e territorial urbano (IPTU)
revogação: *Lei Municipal n. 10.815/89 (pág. 832)*
- transporte integrado
remuneração: *Portaria Municipal SMT n. 144/77 (pág. 697)*
operação: *Decreto Municipal n. 12.068/75 (pág. 675)*

Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

- administração: *Lei Estadual n. 7.861/92 (pág. 515)*
- atribuições: *Lei Estadual n. 7.861/92 (pág. 515)*
- celebração de contratos: *Lei Estadual n. 7.861/92 (pág. 515)*
- constituição: *Lei Estadual n. 7.861/92 (pág. 515)*
- convênio com o METRÔ
Projeto Leste: *Despacho do Governador de 27/2/97 (pág. 623)*
- gratuidade das passagens – ver *Tarifas – Gratuidade*
- incorporação dos bens da CBTU: *Decreto Estadual n. 38.419/94 (pág. 532)*
- integralização do capital: *Decreto Estadual n. 38.419/94 (pág. 532)*
- execução de fretamento particular: *Resolução Estadual STM n. 406/95 (pág. 552)*

Compras

- Administração pública
publicação no DOE: *Lei Estadual n. 7.857/92 (pág. 514)*

Comunicação Visual

- ônibus
Manual de Identidade Visual: *Portaria Municipal SMT n. 87/96 (pág. 916)*
- lotação por peruas: *Portaria Municipal DTP n. 82/97 (pág. 955)*
- Terminais Rodoviários da CMSP:
Portaria Municipal SMT n. 182/82, Anexo, Cap. VI, Seção 3 (pág. 745)

Concessões e Permissões

- contratos de concessão
CMTC: *Lei Municipal n. 8.424/76 (pág. 681)*
Lei Municipal n. 10.839/90 (pág. 834)
Decreto Municipal n. 28.583/90 (pág. 836)
Lei Municipal n. 8.579/77 (pág. 695)

- serviços públicos: *Lei Federal n. 8.987/95 (pág. 135)*
Lei Federal n. 9.074/95 (pág. 145)
Lei Estadual n. 7.835/92 (pág. 507)
Medida Provisória n. 1.531-9/97 (pág. 174)
- transportes metropolitanos: *Resolução Estadual STM n. 425/95 (pág. 572)*
outorga pela STM: *Decreto Estadual n. 34.184/91 (pág. 473)*
- transporte metroviário: *Lei Municipal n. 8.075/74 (pág. 647)*

Conselho

- Consultivo do Sistema Metropolitano de Transporte Público de Passageiros:
Resolução Estadual STM n. 444/96 (pág. 593)
- de Transporte da RMSP – CTM: *Lei Estadual n. 9.170/95 (pág. 564)*
- Intersecretarial de Transportes e Desenvolvimento Urbano – CODEVIN
Regimento Interno: *Resolução Municipal CODEVIN n. 12/83 (pág. 746)*
- Municipal de Tarifas – COMTAR: *Decreto Municipal n. 27.924/86 (pág. 826)*
- Nacional de Desenvolvimento Urbano – CNDU: *Decreto Federal n. 83.355/79 (pág. 57)*
Decreto Federal n. 84.049/79 (pág. 59)
Decreto Federal n. 85.762/81 (pág. 60)
- Nacional de Transportes Urbanos – CNTU: *Decreto Federal de 31/8/93 (pág. 129)*
Portaria Federal MT n. 163/95 (pág. 144)
- Nacional de Trânsito – CONTRAN
coordenação do Sistema Nacional de Trânsito: *Decreto Federal n. 2.327/97 (pág. 285)*
Regimento Interno: *Portaria Federal MJ n. 410/96 (pág. 162)*
Resoluções do CONTRAN (em vigor) (pág. 1019)

Constituição do Estado de São Paulo

- artigos 41 e 190
suspensão pelo STF: *Comunicado da Assessoria Técnico-Legislativa, 10.04.91 (pág. 469)*

Contratos

- ver *Licitações e Contratos*

Convênios

- autorização do Governador: *Decreto Estadual n. 40.722/96 (pág. 602)*
- integração de transportes: *Portaria Estadual SUP/DER n. 144/75 (pág. 298)*
- METRÔ x CPTM
Projeto Leste: Despacho do Governador de 27.02.97 (pág. 623)
- STM x Municípios da RMSP: *Decreto Estadual n. 39.635/94 (pág. 535)*

Corredores Exclusivos

- ônibus: *Lei Municipal n. 11.851/95 (pág. 899)*
Decreto Municipal n. 36.885/97 (pág. 968)
Resolução Estadual STM n. 162/92 (pág. 524)
- trolebus: *Decreto Estadual n. 40.781/96 (pág. 607)*

Corregedoria-Geral da Administração

- denominação
alteração: *Decreto Estadual n. 40.097/95 (pág. 566)*
- Regimento Interno
aprova nova redação: *Decreto Estadual n. 40.097/95 (pág. 566)*

D

Defesa do Consumidor

- Código de Defesa do Usuário do Serviço Público do Estado de São Paulo
anteprojeto
instituição de Comissão: *Decreto Estadual n. 40.538/95 (pág. 590)*

Deficientes Físicos

- acessibilidade: *Decreto Municipal n. 36.072/96 (pág. 936)*
- adaptação de ônibus: *Lei Municipal n. 11.602/94 (pág. 887)*
- adequação de projetos: *Lei Estadual n. 9.086/95 (pág. 556)*
- assentos reservados: *Decreto Municipal n. 17.261/81 (pág. 733)*
Lei Municipal n. 10.012/85 (pág. 755)
- entrada em transportes coletivos: *Lei Estadual n. 5.869/87 (pág. 383)*
- estacionamento de veículos
vagas especiais: *Lei Municipal n. 11.506/94 (pág. 886)*
Decreto Municipal n. 36.073/96 (pág. 937)
- isenção de tarifas de transporte – ver *Tarifas – Gratuidade*
- parada de ônibus
fora dos pontos normais: *Lei Municipal n. 11.992/96 (pág. 905)*
- rebaixamento de guias: *Lei Municipal n. 12.117/96 (pág. 939)*
Decreto Municipal n. 37.031/97 (pág. 999)
- saída de transportes coletivos: *Lei Municipal n. 11.992/96 (pág. 906)*
- transporte especial: *Decreto Municipal n. 36.071/96 (pág. 934)*
perua-rádio-táxi: *Decreto Municipal n. 32.223/92 (pág. 876)*
rádio-perua: *Lei Municipal n. 11.257/92 (pág. 879)*
ônibus adaptado: *Lei Municipal n. 11.602/94 (pág. 887)*
- tratamento prioritário: *Lei Municipal n. 10.832/90 (pág. 833)*

Deficientes Mentais

- isenção de pagamento de tarifas: *Lei Municipal SMT n. 11.250/92 (pág. 878)*
Portaria Municipal n. 140/93 (pág. 880)

Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER

- descentralização de atividades: *Norma CA/DNER n. 226/89 (pág. 78)*

Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN

- autonomia administrativa e financeira: *Decreto Federal n. 96.856/88 (pág. 76)*

Desempregados

- redução de tarifa, em ônibus – ver *Tarifa – Redução*
- transporte gratuito – ver *Tarifa – Gratuidade*

Diário Oficial do Estado de São Paulo

- publicação de editais de compras, obras e serviços contratados:
Lei Estadual n. 7.857/92 (pág. 514)

Doação de Órgãos

- registro na Carteira Nacional de Habilitação: *Resolução Federal CONTRAN n. 828/97 (pág. 172)*

E**Educação para o Trânsito**

- Semana Educativa do Trânsito em Estabelecimento de Ensino
instituição: *Lei Estadual n. 9.501/97 (pág. 624)*

Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU

- criação e estatuto: *Lei Federal n. 6.261/75 (pág. 45)*
Decreto Federal n. 77.406/76 (pág. 49)

Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo – EMLASA

- alteração de vinculação: *Decreto Estadual n. 39.895/95 (pág. 549)*

Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo – EMTU/SP

- áreas de atuação: *Resolução Estadual STM n. 75/92 (pág. 497)*
- atividades: *Resolução Estadual STM n. 98/92 (pág. 505)*
- convênio com o Metrô/SP: *Lei Municipal n. 8.830/78 (pág. 731)*
- criação: *Lei Estadual n. 1.492/77 (pág. 303)*
- incorporação pela EMLASA: *Decreto Estadual n. 15.319/80 (pág. 339)*
- isenção de pagamento da passagem
permissão: *Decreto Estadual n. 32.144/90 (pág. 462)*
- reconstituição: *Decreto Estadual n. 27.411/87 (pág. 377)*
- ressarcimento de despesas: *Resolução Estadual STM n. 141/92 (pág. 520)*
Resolução Estadual STM n. 340/94 (pág. 533)
Resolução Estadual STM n. 437/95 (pág. 591)
Resolução Estadual STM n. 465/96 (pág. 614)

Empresas de Transporte

- cadastramento: *Resolução Estadual STM n. 89/92 (pág. 503)*
- despesas, ressarcimento à EMTU/SP: *Resolução Estadual STM n. 141/92 (pág. 520)*
- por fretamento, registro na STM: *Resolução Estadual STM n. 406/95 (pág. 552)*
- sanções e multas: *Portaria Municipal SMT n. 172/92 (pág. 866)*

Empresas Estatais

- ver *Sociedades de Economia Mista*

Energia

- conservação
Programa Nacional de Racionalização: *Decreto Federal de 21.09.93 (pág. 130)*

Entidades Descentralizadas

- disposições: *Decreto-lei Complementar Estadual n. 7/69 (pág. 288)*

Equipamentos Urbanos

- implantação em vias públicas
aprovação de projetos: *Decreto Municipal n. 23.404/87 (pág. 764)*
- instalação: *Lei Municipal n. 10.305/87 (pág. 767)*
- veiculação de publicidade: *Decreto Municipal n. 24.497/87 (pág. 776)*

Escolares

- transporte – ver *Transporte de Escolares*

Estacionamento

- de bicicletas: *Decreto Municipal n. 35.860/96 (pág. 907)*
- em garagens subterrâneas: *Decreto Municipal n. 35.861/96 (pág. 910)*
Decreto Municipal n. 35.862/96 (pág. 911)
Decreto Municipal n. 35.863/96 (pág. 912)
Decreto Municipal n. 35.864/96 (pág. 913)
- vagas especiais para deficientes físicos: *Lei Municipal n. 11.506/94 (pág. 886)*
Decreto Municipal n. 36.073/96 (pág. 937)

Estações Ferroviárias

- localização: *Lei Estadual n. 5.298/86 (pág. 377)*

Estações Rodoviárias

- ver *Terminais Rodoviários*

Estradas de ferro

- ver *Ferrovias*

F

Faixas para Pedestre

- demarcação
postos de serviços e de abastecimento: *Lei Municipal n. 11.656/94 (pág. 888)*
Decreto Municipal n. 35.250/95 (pág. 898)
Decreto Municipal n. 35.408/95 (pág. 900)

Ferrovia Paulista S/A – FEPASA

- isenção de pagamento da tarifa
permissão: *Decreto Estadual n. 32.144/90 (pág. 462)*

Ferrovias

- ver também *Transporte Ferroviário*
- responsabilidade civil: *Decreto Legislativo Federal n. 2.681/12 (pág. 38)*

Ferrovias Urbanas

- ver *Transporte Ferroviário Coletivo de Passageiros*

Fiscalização do Trânsito

- barreira eletrônica: *Resolução Federal CONTRAN n. 795/95 (pág. 144)*
- radar: *Resolução Federal CONTRAN n. 820/96 (pág. 171)*

Fiscalização do Transporte Coletivo

- ver também – *Ônibus; Veículos*
- credenciamento de Agente Fiscal: *Resolução Estadual STM n. 479/96 (pág. 622)*
- Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo – EMTU/SP:
Resolução Estadual STM n. 55/92 (pág. 494)
- fretado: *Decreto Estadual n. 29.912/89, Cap. VIII (pág. 398)*
- intermunicipal: *Decreto Estadual n. 29.913/89, Cap. VI (pág. 428)*
Corredor Metropolitano São Mateus/Jabaquara
ônibus: *Decreto Estadual n. 40.781/96 (pág. 607)*
trolebus: *Decreto Estadual n. 40.781/96 (pág. 607)*
- lotação, por “peruas”: *Portaria Municipal SMT n. 343/96 (pág. 951)*
- remuneração: *Decreto Municipal n. 23.655/87 (pág. 765)*
suspensão da remuneração: *Decreto Municipal n. 27.221/88 (pág. 783)*
- Secretaria dos Transportes Metropolitanos: *Decreto Estadual n. 34.184/91 (pág. 473)*
Resolução Estadual STM n. 55/92 (pág. 494)
- sistema auxiliar: *Lei Municipal n. 9.977/85 (pág. 754)*
- veículos de integração: *Portaria Estadual SUP/DER n. 144/75 (pág. 298)*

Fiscalização Financeira e Orçamentária

- das entidades públicas: *Resolução Municipal TCM n. 2/75 (pág. 676)*
Lei Estadual n. 1.481/77 (pág. 302)
- de sociedades de economia mista: *Lei Municipal n. 8.242/75 (pág. 656)*
Resolução Municipal TCM n. 2/75 (pág. 676)
Decreto Municipal n. 12.051/75 (pág. 674)
- do Estado: *Lei Estadual n. 1.489/77 (pág. 302)*

Fretamento

- ver *Transporte Fretado*

Fundações

- ver *Entidades Descentralizadas*

Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano

- criação: *Lei Federal n. 6.256/75 (pág. 44)*

Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito

- criação: *Decreto Federal n. 96.856/88 (pág. 76)*

G

Gabinete do Governador

- Assessoria Especial de Privatização e Projetos Prioritários de Governo:
Decreto Estadual n. 36.068/92 (pág. 523)

Garantia

- a empréstimos e financiamentos à CMSP: *Lei Estadual n. 2.062/79 (pág. 337)*

Gás Natural

- como combustível, em ônibus: *Lei Municipal n. 10.950/91 (pág. 843)*
Lei Municipal n. 12.140/96 (pág. 940)
Decreto Municipal n. 36.296/96 (pág. 945)
Decreto Federal n. 1.787/96 (pág. 154)

Gestantes

- assentos reservados nos veículos de transporte: *Lei Municipal n. 10.012/85 (pág. 755)*
- ingresso nos veículos de transporte coletivo: *Decreto Municipal n. 31.903/92 (pág. 865)*
- passe-gestante: *Lei Municipal n. 11.216/92 (pág. 865)*

Gratuidade de Tarifas

- ver *Tarifa – Gratuidade*

Guarda Civil

- Gratuidade nos transportes
ver *Tarifa – Gratuidade*

I

Idosos

- acessibilidade: *Constituição do Estado de São Paulo de 1989, Título VIII (pág. 437)*
- assentos reservados nos veículos de transporte: *Lei Municipal n. 10.012/85 (pág. 755)*
- gratuidade em transportes – ver *Tarifa – Gratuidade*
- multa por desrespeito: *Lei Municipal n. 11.487/94 (pág. 883)*

Imóveis

- ver *Alienação de Imóveis; Operações Imobiliárias*

Importação

- de implementos
transporte metroviário
isenção de imposto: *Resolução Federal CPA n. 3.075/77 (pág. 57)*

Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana – IPTU

- isenção
CMTC
revogação: *Lei Municipal n. 10.815/89 (pág. 832)*
METRÔ: *Lei Municipal n. 10.379/87 (pág. 777)*

Impostos – Isenção

- empresas públicas e de economia mista: *Lei Municipal n. 8.118/74 (pág. 655)*
Decreto Municipal n. 11.979/75 (pág. 673)
Lei Municipal n. 10.211/86 (pág. 760)
- importação e equipamentos metroviários: *Resolução Federal CPA n. 3.075/77 (pág. 57)*

Infrações de Trânsito

- prescrição: *Resolução Federal CONTRAN n. 812/96 (pág. 166)*
- reabilitação: *Resolução Federal CONTRAN n. 812/96 (pág. 166)*

Iniciativa Privada

- participação
nos serviços públicos: *Decreto Estadual n. 40.000/95 (pág. 561)*
nas obras públicas: *Decreto Estadual n. 40.000/95 (pág. 561)*

Inscrições em Veículos

- de transporte coletivo: *Lei Municipal n. 9.699/84 (pág. 752)*
regulamentação: *Decreto Municipal n. 19.795/84 (pág. 753)*

Integração

- transportes intermunicipais: *Portaria Estadual SUP/DER n. 144/75 (pág. 298)*
- transportes municipais: *Portaria Estadual SUP/DER n. 144/75 (pág. 298)*

Integração Ônibus-Ferrovia

- Programa de Integração dos Serviços de Transporte Ônibus-Ferrovia:
Decreto Municipal n. 19.095/83 (pág. 750)

Integração Ônibus-Metrô

- autorização: *Decreto Municipal n. 12.068/75 (pág. 675)*
- integração tarifária: *Portaria Municipal SMT n. 144/77 (pág. 697)*
Decreto Municipal n. 22.295/86 (pág. 756)
Decreto Municipal n. 23.182/86 (pág. 761)
Decreto Municipal n. 27.221/88 (pág. 783)
- remuneração por viagem
fixação: *Decreto Municipal n. 22.295/86 (pág. 756)*

Intervenções Urbanísticas

- área central de São Paulo: *Lei Municipal n. 12.349/97 (pág. 971)*
Lei Municipal n. 12.350/97 (pág. 981)
- Plano-Diretor do Município de São Paulo: *Lei Municipal n. 10.676/88 (pág. 784)*

Isenção de impostos

- ver *Impostos – Isenção*

Isenção de pagamento de passagem

- ver *Tarifa – Gratuidade*

L

Licitações e Contratos

- contratação de novos serviços técnicos, projetos e outros:
Decreto Estadual n. 14.018/79 (pág. 337)
- dispensa de licitação – risco à segurança nacional: *Decreto Federal n. 2.295/97 (pág. 174)*
- divulgação de editais, contratos e concursos: *Decreto Estadual n. 40.399/95 (pág. 573)*
- estatuto jurídico: *Lei Estadual n. 6.544/89 (Lei Paulista) (pág. 439)*
- normas gerais: *Lei Federal n. 8.666/93 (pág. 90)*
Medida Provisória n. 388/93 (pág. 133)
Medida Provisória n. 1.531-9/97 (pág. 174)
- quantidade de serviços:
especificação: *Lei Estadual n. 9.076/95 (pág. 553)*

Locação de Imóveis: *Resolução Estadual STM n. 438/95 (pág. 592)*

Lombadas

- ver *Redutores de Velocidade*

Lotação

- ver *Transporte Informal – Lotação*

M

Mananciais

- Proteção: *Decreto Estadual n. 33.135/91 (pág. 467)*

Manifestações Públicas

- Av. Paulista: *Lei Municipal n. 12.153/96 (pág. 944)*
Decreto Municipal n. 36.329/96 (pág. 950)

Meio Ambiente – Proteção

- Programa de Restrição à Circulação de Veículos Automotores na RMSP
autorização: *Lei Estadual n. 9.358/96 (pág. 613)*
Decreto Estadual n. 41.049/96 (pág. 614)

implantação: *Lei Estadual n. 9.690/97 (pág. 629)*

Decreto Estadual n. 41.858/97 (pág. 631)

- Proteção de mananciais: *Decreto Estadual n. 33.135/91 (pág. 467)*

Metrô

- ver *Transporte Metroviário*

Metrô de São Paulo

- ver *Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ*

Microrregião

- definição: *Constituição do Estado de São Paulo de 1989, Seção II, Art. 153, § 3º (pág. 436)*

Mídia Eletrônica

- para divulgação de editais

criação do sistema: *Decreto Estadual n. 40.399/95 (pág. 573)*

Multas

- ver *Sanções e Multas*

Municípios

- competência: *Constituição Federal de 1988, Art. 30 e inciso V (pág. 77)*

O

Obesos

- ver *Carteira Especial para Obesos*

Obras

- rodoviárias

federais

convênios de delegação: *Portaria Federal MT n. 368/96 (pág. 169)*

- públicas

adequação ao uso de deficientes físicos: *Lei Estadual n. 9.086/95 (pág. 556)*

concessões: *Lei Estadual n. 7.835/92 (pág. 507)*

participação da iniciativa privada: *Decreto Estadual n. 40.000/95 (pág. 561)*

publicação no DOE: *Lei Estadual n. 7.857/92 (pág. 514)*

Ônibus

- ver também *Assentos Reservados; Empresas de Transportes; Fiscalização; Integração; Sanções e Multas; Tarifa – Gratuidade; Tarifa – Redução; Veículos*

- adaptação para deficientes físicos: *Lei Municipal n. 11.602/94 (pág. 887)*

- aplicação da legislação regulamentadora

na Baixada Santista: *Decreto Estadual n. 41.659/97 (pág. 625)*

Resolução Estadual STM n. 493/97 (pág. 627)

- catracas, colocação: *Resolução Estadual STM n. 450/96 (pág. 605)*

- circulação na Av. Paulista: *Portaria Municipal DSV n. 9/97 (pág. 959)*
- circulação interna, nos veículos: *Resolução Estadual STM n. 450/96 (pág. 605)*
- conforto: *Resolução Estadual STM n. 450/96 (pág. 605)*
- entrada nos veículos: *Resolução Estadual STM n. 450/96 (pág. 605)*
- especiais: *Decreto Municipal n. 29.854/91 (pág. 846)*
- especificações internas: *Resolução Estadual STM n. 450/96 (pág. 605)*
- execução dos serviços
 - coleta de dados: *Resolução Estadual SNM n. 151/87 (pág. 382)*
- fiscalização
 - sistema auxiliar: *Lei Municipal n. 9.977/85 (pág. 754)*
 - área de atuação da EMTU e da STM: *Resolução Estadual STM n. 55/92 (pág. 494)*
Resolução Estadual STM n. 435/95 (pág. 574)
- frota
 - ampliação e renovação: *Portaria Municipal n. 717/86 (pág. 762)*
- Guarda Civil Metropolitana
 - regulamentação do uso: *Decreto Municipal n. 22.296/86 (pág. 757)*
- identidade visual: *Portaria Municipal SMT n. 87/96 (pág. 916)*
- informações ao público
 - sistema: *Lei Municipal n. 10.039/86 (pág. 755)*
- inscrições externas
 - veículos de transporte coletivo: *Lei Municipal n. 9.699/84 (pág. 752)*
- isenção de pagamento de tarifas
 - ver *Tarifa – Gratuidade*
- padronização: *Portaria Municipal SMT n. 153/96 (pág. 938)*
- parada fora dos pontos: *Lei Municipal n. 11.992/96 (pág. 906)*
- Programa de Ampliação e Renovação da Frota: *Portaria Municipal n. 717/86 (pág. 762)*
- regulamentação dos serviços: *Decreto Estadual n. 24.675/86 (pág. 360)*
Decreto Estadual n. 27.436/87 (pág. 378)
Decreto Estadual n. 38.352/94 (pág. 532)
- retirada de circulação – ver *Veículos*
- segurança: *Resolução Estadual STM n. 450/96 (pág. 605)*
- viagens, horários e frequência
 - CMTc: *Lei Municipal n. 10.744/89 (pág. 830)*

Ônibus de Dois Andares

- construção: *Norma Complementar Federal n. 255/89 (pág. 88)*

Ônibus Intermunicipais

- instalação de dispositivos: *Lei Estadual n. 4.953/85 (pág. 360)*

Operação

- Terminal Interestadual do Glicério: *Decreto Municipal n. 15.335/78 (pág. 708)*
- Terminal Intermunicipal do Jabaquara: *Decreto Municipal n. 14.511/77 (pág. 685)*

- Terminal Rodoviário Barra Funda: *Decreto Municipal n. 27.223/88 (pág. 783)*
- Terminal Rodoviário Bresser: *Decreto Municipal n. 25.054/87 (pág. 779)*
Decreto Municipal n. 25.294/88 (pág. 780)
- Terminal Rodoviário Tietê: *Decreto Municipal n. 17.288/81 (pág. 733)*

Operação dos Transportes Públicos

- EMTU/SP: *Decreto Estadual n. 27.411/87 (pág. 377)*
- execução dos serviços: *Decreto Estadual n. 15.451/80 (pág. 339)*
- microônibus: *Resolução Estadual SNM n. 114/80 (pág. 346)*
- ônibus: *Resolução Estadual SNM n. 114/80 (pág. 346)*
- remuneração: *Decreto Municipal n. 23.655/87 (pág. 765)*
- terminais de passageiros: *Decreto Municipal n. 24.270/87 (pág. 769)*
- transporte ferroviário: *Decreto Federal n. 1.832/96 (pág. 155)*

Operações Imobiliárias

- ver também *Alienação de Imóveis*
- autorização para realizar: *Decreto Estadual n. 14.692/80 (pág. 338)*
- suspensão temporária: *Decreto Estadual n. 40.065/95 (pág. 563)*

P

Parada de ônibus

- ver *Ônibus*

Passagem – Isenção

- ver *Tarifa – Gratuidade*

Passe escolar

- instituição: *Resolução Estadual STM n. 247/93 (pág. 530)*
- trolebus: *Resolução Estadual STM n. 247/93 (pág. 530)*

Passe gestante

- criação: *Lei Municipal n. 11.216/92 (pág. 865)*

Passeatas

- ver *Manifestações Públicas*

Passes

- compra antecipada: *Decreto Municipal n. 29.960/91 (pág. 863)*
- exploração de publicidade: *Decreto Municipal n. 28.038/89 (pág. 831)*
- postos de venda: *Lei Municipal n. 11.022/91 (pág. 851)*

Pavimentação

- danos
sistema de informação: *Portaria Municipal n. 288/83 (pág. 750)*

Pedágio

- padronização dos processos eletrônicos: *Resolução Estadual ST n. 8/97 (pág. 626)*

Perua-Rádio-Táxi

- ver também – *Transporte Informal*
- criação: *Decreto Municipal n. 32.223/92 (pág. 876)*

Pintura de Faixas

- paradas de ônibus: *Lei Municipal n. 10.776/89 (pág. 832)*

Placas de identificação de veículos

- gravação nos vidros: *Resolução Federal CONTRAN n. 836/97 (pág. 173)*

Planejamento

- ver também *Planejamento dos Transportes Coletivos*
- Conselho Nacional de Desenvolvimentos Urbano – CNDU:
Decreto Federal n. 83.355/79 (pág. 57)
Decreto Federal n. 84.049/79 (pág. 59)
Decreto Federal n. 85.762/81 (pág. 60)
- Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano: *Lei Federal n. 6.256/75 (pág. 44)*
- Plano-Diretor do Município de São Paulo: *Lei Municipal n. 10.676/88 (pág. 784)*
- Programa de Integração, Ação e Unidade Metropolitana:
Resolução Estadual STM n. 447/96 (pág. 599)
- Região Metropolitana de São Paulo: *Lei Complementar Federal n. 14/73 (pág. 40)*
Lei Complementar Federal n. 27/75 (pág. 45)
- Sistema de Planejamento do Município de São Paulo: *Lei Municipal n. 10.676/88 (pág. 784)*
- Sistema de Planejamento e Administração Metropolitana:
Decreto Estadual n. 10.951/77 (pág. 307)
Decreto Estadual n. 11.835/78 (pág. 336)

Planejamento dos Transportes Coletivos

- Comissão Especial do Programa Integrado de Transportes Urbanos:
Decreto Estadual n. 36.667/93 (pág. 527)
Decreto Estadual n. 40.164/95 (pág. 570)
- Comissão Regional de Planejamento de Transportes – CRPT:
Convênio STM/SMT de 25/10/94 (pág. 543)
- competência:
Lei Orgânica do Município de São Paulo de 1990, Cap. IV, arts. 172 a 179 (pág. 838)
- Conselho de Transportes da RMSP: *Lei Estadual n. 9.170/95 (pág. 564)*
- Conselho Intersecretarial de Transportes e Desenvolvimentos Urbano – CODEVIN:
Resolução Municipal CODEVIN n. 12/83 (pág. 746)
- Conselho Nacional de Transportes Urbanos – CNTU: *Decreto Federal de 31.08.93 (pág. 129)*
Portaria Federal MT n. 896/93 (pág. 131)
Portaria Federal MT n. 431/95 (pág. 153)
- coordenação pela EBTU: *Decreto Federal n. 77.406/76 (pág. 49)*

- Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos – EBTU
competência: *Lei Federal n. 6.261/75 (pág. 45)*
Decreto Federal n. 77.406/76 (pág. 49)
- Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU/SP
competência: *Lei Estadual n. 1.492/77 (pág. 303)*
Resolução Estadual STM n. 75/92 (pág. 497)
Resolução Estadual STM n. 98/92 (pág. 505)
- por ônibus, na RMSP: *Decreto Estadual n. 24.675/86 (pág. 360)*
- Programa Integrado de Transportes Urbanos
Comissão Especial: *Decreto Estadual n. 36.667/93 (pág. 527)*
Decreto Estadual n. 40.164/95 (pág. 570)
- Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM
atividades: *Resolução Estadual STM n. 75/92 (pág. 497)*
Resolução Estadual STM n. 98/92 (pág. 505)
classificação institucional: *Decreto Estadual n. 33.619/91 (pág. 473)*
criação: *Lei Estadual n. 7.450/91 (pág. 469)*
organização: *Decreto Estadual n. 34.184/91 (pág. 473)*
- Sistema Metropolitano de Transportes Urbanos: *Lei Estadual n. 1.492/77 (pág. 303)*
- Sistema Nacional de Transportes Urbanos: *Lei Federal n. 6.261/75 (pág. 45)*

Planilha de custos de tarifas

- transporte coletivo intermunicipal
divulgação: *Lei Estadual n. 9.166/95 (pág. 564)*

Plano-Diretor do Município de São Paulo

- aprovação: *Lei Municipal n. 10.676/88 (pág. 784)*

Polícia Militar

- gratuidade nos transportes
ver *Tarifa – Gratuidade*
- acesso em ônibus: *Decreto Municipal n. 25.747/88 (pág. 782)*

Poluição do Ar – Prevenção

- Programa de Restrição à Circulação de Veículos Automotores na RMSP
autorização: *Lei Estadual n. 9.358/96 (pág. 613)*
Decreto Estadual n. 41.049/96 (pág. 614)
implantação: *Lei Estadual n. 9.690/97 (pág. 629)*
Decreto Estadual n. 41.858/97 (pág. 631)

Pontos de Parada

- pintura de faixas na via: *Lei Municipal n. 10.776/89 (pág. 832)*

Postos de Gasolina

- ver *Postos de Serviços e de Abastecimento*

Postos de Serviços e de Abastecimento

- colocação de mapas da região: *Lei Municipal n. 12.081/96 (pág. 939)*
- demarcação de faixas para pedestres – ver *Faixas para Pedestres*

Produtividade

- ver *Qualidade e Produtividade*

Programa

- da Reforma Institucional do Estado de São Paulo: *Decreto Estadual n. 40.705/96 (pág. 596)*
- de Ampliação e Renovação da Frota de Ônibus: *Portaria Municipal n. 717/86 (pág. 762)*
- de Integração Ação e Unidade Metropolitana: *Resolução Estadual STM n. 447/96 (pág. 599)*
- de Integração dos Serviços de Transporte Ônibus-Ferrovias:
Decreto Municipal n. 19.095/83 (pág. 750)
- de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso: *Lei Municipal n. 11.733/95 (pág. 894)*
Lei Municipal n. 12.157/96 (pág. 947)
Decreto Municipal n. 36.305/96 (pág. 948)
- de Restrição à Circulação de Veículos Automotores na RMSF:
Lei Estadual n. 9.358/96 (pág. 613)
Decreto Estadual n. 41.049/96 (pág. 614)
- Estadual de Participação da Iniciativa Privada na Prestação de Serviços Públicos e na Execução de Obras de Infra-estrutura: *Decreto Estadual n. 40.000/95 (pág. 561)*
- Integrado de Comunicação da Secretaria dos Transportes Metropolitanos e Empresas Vinculadas: *Resolução Estadual STM n. 448/96 (pág. 601)*
- Integrado de Transportes Urbanos da RMSF: *Decreto Estadual n. 40.164/95 (pág. 570)*
- Nacional de Racionalização da Produção e Uso de Energia:
Decreto Federal de 21.09.93 (pág. 130)
- Operativo de Controle da Poluição do Sistema de Transportes do Estado de São Paulo
Decreto Estadual n. 40.700/96 (pág. 594)
- Permanente da Qualidade e Produtividade no Serviço Público:
Decreto Estadual n. 40.536/95 (pág. 586)
- Plurianual de Qualidade do Transporte: *Decreto Municipal n. 35.121/95 (pág. 895)*
- Qualidade de Vida: *Decreto Estadual n. 40.116/95 (pág. 568)*
- Trolebus no Estado de São Paulo: *Decreto Estadual n. 21.177/83 (pág. 357)*

Propaganda

- ver *Publicidade*

Publicidade

- contratação: *Decreto Estadual n. 37.021/93 (pág. 529)*
- em abrigos de ônibus: *Decreto Municipal n. 23.678/87 (pág. 767)*
- em equipamentos urbanos: *Lei Municipal n. 10.305/87 (pág. 767)*
- em terminais: *Decreto Municipal n. 23.678/87 (pág. 767)*
- exploração pela CMTC: *Decreto Municipal n. 28.038/89 (pág. 831)*

Q**Qualidade e Produtividade**

- no serviço público: *Decreto Estadual n. 40.536/95 (pág. 586)*
- nos transportes: *Decreto Municipal n. 35.121/95 (pág. 895)*

R**Radar**

- portátil avaliador de velocidade
definição, homologação, requisitos técnicos e operação:
Resolução Federal CONTRAN n. 820/96 (pág. 171)

Rádio-Perua

- implantação de serviço: *Lei Municipal n. 11.257/92 (pág. 879)*

Rebaixamento de Guias e Sarjetas

- deficientes físicos: *Lei Municipal n. 12.117/96 (pág. 939)*
Decreto Municipal n. 37.031/97 (pág. 999)

Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA

- transferência de ações à União: *Lei Federal n. 8.693/93 (pág. 127)*

Redutores de velocidade

- implantação de dispositivos: *Portaria Municipal Intersecretarial SAR/SMT n. 1/90 (pág. 834)*

Regiões Metropolitanas

- definição: *Constituição do Estado de São Paulo de 1989, Seção II, Art. 153 (pág. 436)*
- São Paulo: *Lei Complementar Federal n. 14/73 (pág. 40)*
Lei Complementar Estadual n. 94/74 (pág. 293)
Lei Complementar Federal n. 27/75 (pág. 45)
Lei Complementar Estadual n.144/76 (pág. 300)

Regulamento de Infrações – RIL

- transporte de passageiros por lotação: *Portaria Municipal SMT n. 343/96 (pág. 951)*
- transporte de passageiros por “peruas”: *Portaria Municipal SMT n. 343/96 (pág. 951)*

Regulamento de Transporte, Tráfego e Segurança da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ

- ver *Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ – Regulamento de Transporte*

Remuneração dos Serviços de Transporte

- cobrança: *Decreto Municipal n. 29.470/91 (pág. 842)*
Decreto Municipal n. 29.727/91 (pág. 844)
Decreto Municipal n. 31.280/92 (pág. 864)

Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAN

- implantação: *Portaria Federal DENATRAN n. 6/84 (pág. 62)*

Resoluções do CONTRAN (em vigor): Ementário (pág. 1019)

Restrição ao tráfego

- Programa de Restrição à Circulação de Veículos Automotores na RMSP:

Lei Estadual n. 9.358/96 (pág. 613)

Decreto Estadual n. 41.049/96 (pág. 614)

Lei Estadual n. 9.690/97 (pág. 629)

Rodovias

- administração e exploração

convênios de delegação: *Portaria Federal MT n. 368/96 (pág. 169)*

- obras federais: *Portaria Federal MT n. 368/96 (pág. 169)*

Rodízio de veículos

- ver *Restrição ao Tráfego*

S

Sanções e multas

- Regulamento de Sanções e Multas – RESAM: *Portaria Municipal SMT n. 172/92 (pág. 866)*

- ônibus

desrespeito ao idoso: *Lei Municipal n. 11.487/94 (pág. 883)*

Sanitário público

- exploração por empreendedores particulares: *Lei Municipal n. 12.156/96 (pág. 945)*

São Paulo – Centro

- ver *Centro de São Paulo*

São Paulo Transporte S/A – SPTrans

- aceitação dos bilhetes emitidos pela SPTrans

lotação: *Portaria Municipal SMT n. 332/95 (pág. 905)*

- elaboração do Manual dos Padrões Técnicos de Veículos:

Portaria Municipal SMT n. 153/96 (pág. 938)

- emissão da Carteira Especial de Obesos: *Decreto Municipal n. 35.512/95 (pág. 903)*

- fiscalização e vistoria

perua escolar: *Portaria Municipal SMT n. 22/96 (pág. 907)*

táxis: *Portaria Municipal SMT n. 22/96 (pág. 907)*

Secretaria de Economia e Planejamento

- alteração da denominação: *Decreto Estadual n. 33.130/91 (pág. 466)*

Secretaria de Planejamento e Gestão

- Comissão de Transportes – ver *Comissão de Transportes da Secretaria de Planejamento e Gestão*
- competência: *Decreto Estadual n. 33.145/91 (pág. 468)*

Secretaria dos Negócios Metropolitanos

- execução dos serviços de transporte
competência: *Decreto Estadual n. 20.876/83 (pág. 356)*
- reorganização: *Decreto Estadual n. 10.951/77 (pág. 307)*

Secretaria dos Transportes

- alteração da denominação: *Decreto Estadual n. 33.138/91 (pág. 468)*

Secretaria dos Transportes Metropolitanos (SP)

- áreas de atuação: *Resolução Estadual STM n. 75/92 (pág. 497)*
- Assessoria Especial de Privatização e Concessões de Serviços e Obras Públicas – STM
criação: *Resolução Estadual STM n. 87/92 (pág. 501)*
- atividades: *Resolução Estadual STM n. 98/92 (pág. 505)*
- celebração de convênios
autorização: *Decreto Estadual n. 39.635/94 (pág. 535)*
- classificação institucional: *Decreto Estadual n. 33.619/91 (pág. 473)*
alterações: *Decreto Estadual n. 34.528/91 (pág. 493)*
Decreto Estadual n. 39.922/95 (pág. 551)
- competências e atribuições: *Lei Estadual n. 7.450/91 (pág. 469)*
Decreto Estadual n. 34.184/91 (pág. 473)
Decreto Estadual n. 36.059/92 (pág. 522)
- credenciamento de Agente Fiscal: *Resolução Estadual STM n. 479/96 (pág. 622)*
- criação: *Lei Estadual n. 7.450/91 (pág. 469)*
- estrutura básica: *Decreto Estadual n. 34.184/91 (pág. 473)*
- licitações e contratos
autorização: *Decreto Estadual n. 36.797/93 (pág. 529)*
- organização: *Decreto Estadual n. 34.184/91 (pág. 473)*
- programa de otimização de recursos: *Resolução Estadual STM/ST n. 409/95 (pág. 554)*

Segurança

- transporte metroviário: *Lei Federal n. 6.149/74 (pág. 43)*

Seguro Obrigatório

- disposições: *Lei Municipal n. 11.502/94 (pág. 886)*

Semana Educativa do Trânsito em Estabelecimento de Ensino:

Lei Estadual n. 9.501/97 (pág. 624)

Serviços Metropolitanos de Transporte Coletivo

- ver *Transporte Coletivo*

Serviços Públicos

- descentralização: *Decreto-lei Complementar Estadual n. 7/69 (pág. 288)*
ver também *Entidades Descentralizadas*
- participação da iniciativa privada: *Decreto Estadual n. 40.000/95 (pág. 561)*
- reavaliação dos contratos: *Decreto Estadual n. 40.043/95 (pág. 562)*

Sinalização de Tráfego

- implantação: *Portaria Municipal SMT n. 228/95 (pág. 901)*

Sistema de Gestão do Patrimônio Imobiliário do Estado

- competências e atribuições: *Decreto Estadual n. 39.980/95 (pág. 556)*
- estrutura funcional: *Decreto Estadual n. 39.980/95 (pág. 556)*
- instituição: *Decreto Estadual n. 39.980/95 (pág. 556)*

Sistema de Planejamento do Município de São Paulo: *Lei Municipal n. 10.676/88 (pág. 784)*

Sistema de Transporte Integrado Metrô-Ônibus

- ver *Integração Ônibus-Metrô*

Sistema Municipal de Transporte Urbano: *Lei Municipal n. 11.037/91 (pág. 851)*

- Modalidade Complementar “Bairro a Bairro”: *Decreto Municipal n. 33.593/93 (pág. 881)*

Sistema Nacional de Transportes Urbanos: *Lei Federal n. 6.261/75 (pág. 45)*

Sistema Nacional de Trânsito

- coordenação: *Decreto Federal n. 2.327/97 (pág. 285)*

Sistema Tarifário

- ver *Tarifa*

Sistema Viário

- obras de melhoria: *Portaria Municipal SMT n. 228/95 (pág. 901)*

Sistema de Informação

- danos à pavimentação: *Portaria Municipal n. 288/83 (pág. 750)*
- em ônibus: *Lei Municipal n. 10.039/86 (pág. 755)*

Sistema de Planejamento e Administração Metropolitana:

Decreto Estadual n. 10.951/77 (pág. 307)

Decreto Estadual n. 11.835/78 (pág. 336)

Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo de Passageiros, por Ônibus

- ver *Ônibus*

Sistema Metropolitano de Trolebus

- ver *Trolebus*

Sociedades de Economia Mista

- alienação de imóveis
 - suspensão temporária: *Decreto Estadual n. 40.065/95 (pág. 563)*
- compras e contratação de obras e serviços
 - publicação no DOE: *Lei Estadual n. 7.857/92 (pág. 514)*
- despesas
 - compras: *Decreto Estadual n. 36.450/93 (pág. 526)*
 - contratos de serviços e obras: *Decreto Estadual n. 36.450/93 (pág. 526)*
Decreto Estadual n. 41.165/96 (pág. 619)
 - alteração: *Lei Estadual n. 9.398/96 (pág. 620)*
 - restrições orçamentárias: *Decreto Estadual n. 39.906/95 (pág. 550)*
- fiscalização de compras: *Lei Municipal n. 8.242/75 (pág. 656)*
Decreto Municipal n. 12.051/75 (pág. 674)
- isenção de impostos: *Decreto Municipal n. 11.979/75 (pág. 673)*
- nova redação: *Decreto Estadual n. 40.100/95 (pág. 568)*
- obrigações dos representantes da Fazenda Municipal: *Lei Municipal n. 8.242/75 (pág. 656)*
Decreto Municipal n. 12.051/75 (pág. 674)
- organização dos serviços
 - alteração: *Decreto Estadual n. 29.355/88 (pág. 390)*

T**Tacógrafo – ver Registrador de Velocidade****Tarifa**

- automatização de cobrança: *Portaria Municipal SMT n. 117/95 (pág. 896)*
- Comissão de Tarifas dos Transportes: *Decreto Estadual n. 24.998/86 (pág. 375)*
- de pedágio – ver *Pedágio*
- integração metrô-ônibus – ver *Integração Ônibus-Metrô*
- isenção de pagamento – ver *Tarifa – Gratuidade*
- Serviços Intermunicipais – ver *Transporte Rodoviário Intermunicipal*

Tarifa – Gratuidade

- autorização: *Lei Complementar Estadual n. 666/91 (pág. 493)*
Decreto Estadual n. 34.753/92 (pág. 500)
- deficientes físicos e mentais
 - ônibus: *Lei Municipal n. 11.250/92 (pág. 878)*
Resolução Estadual STM n. 101/92 (pág. 517)
Portaria Municipal SMT n. 140/93 (pág. 880)
- desempregados: *Decreto Estadual n. 32.144/90 (pág. 462)*
ônibus: *Lei Municipal n. 10.990/91 (pág. 850)*
- dias de vacinação: *Lei Estadual n. 9.079/95 (pág. 555)*

- guarda civil
 - metrô: *Resolução Estadual SNM n. 150/87 (pág. 381)*
 - ônibus: *Decreto Municipal n. 22.296/86 (pág. 757)*
- idosos: *Constituição Federal de 1988, Cap. VII, Art. 230, §§ 1º e 2º (pág. 77)*
 - ônibus: *Lei Municipal n. 9.651/83 (pág. 751)*
 - Decreto Municipal n. 19.386/83 (pág. 751)*
 - Resolução Estadual STM n. 200/93 (pág. 527)*
 - Resolução Estadual SNM n. 182/85 (pág. 360)*
 - Decreto Municipal n. 29.709/91 (pág. 844)*
 - Lei Municipal n. 11.381/93 (pág. 880)*
 - Decreto Municipal n. 34.321/94 (pág. 887)*
 - Lei Municipal n. 11.655/94 (pág. 888)*
 - emissão e controle de carteiras: *Portaria Municipal SMT n. 361/83 (pág. 752)*
 - Portaria Municipal SMT n. 129/89 (pág. 830)*
 - Decreto Estadual n. 34.753/92 (pág. 500)*
- polícia militar
 - ônibus: *Lei Municipal n. 9.939/85 (pág. 753)*
 - Decreto Municipal n. 21.433/85 (pág. 754)*
 - Resolução Estadual SNM n. 33/85 (pág. 359)*
 - Resolução Estadual SNM n. 150/87 (pág. 381)*

Tarifa – Redução

- compra antecipada de passes: *Lei Municipal n. 11.089/91 (pág. 864)*
- desempregados: *Lei Municipal n. 10.854/90 (pág. 839)*
 - Decreto Municipal n. 28.813/90 (pág. 840)*
 - Comunicado Municipal SEBES/GAB n. 21/90 (pág. 841)*
 - Lei Municipal n. 10.990/91 (pág. 850)*
 - Decreto Municipal n. 32.331/92 (pág. 877)*
- requisição de passes pelos Sindicatos:
 - Comunicado Municipal SEBES/GAB n. 21/90 (pág. 841)*

Tarifas Públicas

- revisão: *Portaria Federal MT n. 437/95 (pág. 591)*

Taxímetros

- fiscalização do Transporte Coletivo: *Portaria Municipal SMT n. 22/96 (pág. 907)*

Táxis

- categoria comum-rádio: *Decreto Municipal n. 35.947/96 (pág. 914)*

Terminais de ônibus

- de transferência entre linhas
 - administração e operação: *Decreto Municipal n. 24.270/87 (pág. 769)*
- do Metrô
 - administração e operação: *Portaria Municipal SMT n. 36/76 (pág. 680)*

- Regulamento: *Portaria Municipal SMT n. 36/76 (pág. 680)*

Terminais rodoviários

- localização: *Lei Estadual n. 5.298/86 (pág. 377)*
- para excursões de turismo: *Lei Municipal n. 11.805/95 (pág. 896)*
- Regulamento Geral: *Portaria Municipal SMT n. 182/82 (pág. 735)*

Terminal Interestadual do Glicério

- criação: *Decreto Municipal n. 15.322/78 (pág. 707)*
- início de operações: *Decreto Municipal n. 15.335/78 (pág. 708)*
- Regulamento: *Portaria Municipal SMT n. 150/78 (pág. 711)*

Terminal Intermunicipal do Jabaquara

- exploração: *Decreto Municipal n. 14.277/77 (pág. 683)*
- início de operação: *Decreto Municipal n. 14.511/77 (pág. 685)*
- Regulamento: *Portaria Municipal SMT n. 63/77 (pág. 685)*
Portaria Municipal SMT n. 145/78 (pág. 709)

Terminal Rodoviário Barra Funda

- criação e operação: *Decreto Municipal n. 27.223/88 (pág. 783)*

Terminal Rodoviário Bresser

- criação e operação: *Decreto Municipal n. 25.054/87 (pág. 779)*
Decreto Municipal n. 25.294/88 (pág. 780)

Terminal Rodoviário Tietê

- criação e operação: *Decreto Municipal n. 17.288/81 (pág. 733)*
- denominação: *Lei Estadual n. 5.989/87 (pág. 384)*

Tráfego

- controle e fiscalização
Barreira Eletrônica: Resolução Federal CONTRAN n. 795/95 (pág. 144)
- infrações de trânsito
prescrição: Resolução Federal CONTRAN n. 812/96 (pág. 166)
reabilitação: Resolução Federal CONTRAN n. 812/96 (pág. 166)
- restrições – ver *Restrições ao Tráfego*

Trânsito

- ver *Tráfego*

Transporte Coletivo

- compatibilização de planos, projetos e programas
Estado x Município: Convênio STM/SMT de 07.12.94 (pág. 889)
- competência dos municípios: *Constituição Federal de 1988, Art. 30 (pág. 77)*

- competência da Prefeitura de São Paulo:
Lei Orgânica do Município de São Paulo de 1990, Cap. IV (pág. 838)
- em veículos de carga
requisitos: *Lei Estadual n. 3.865/83 (pág. 359)*
- execução dos serviços: *Decreto Estadual n. 15.451/80 (pág. 339)*
Decreto Estadual n. 20.846/83 (pág. 355)
Decreto Estadual n. 20.876/83 (pág. 356)
- ferroviário – ver *Transporte Ferroviário Coletivo de Passageiros*
- fiscalização
remuneração: *Decreto Municipal n. 23.655/87 (pág. 765)*
- fretamento – ver *Transporte Fretado*
- gratuidade – ver *Tarifa – Gratuidade*
- informal – ver *Transporte Informal*
- intermunicipal – ver *Transporte Rodoviário*
- isenção de pagamento – ver *Tarifa – Gratuidade*
- média capacidade: *Lei Municipal n. 12.328/97 (pág. 959)*
Decreto Municipal n. 37.021/97 (pág. 997)
- operação
remuneração: *Decreto Municipal n. 23.655/87 (pág. 765)*
- planejamento
Secretaria dos Transportes Metropolitanos: *Decreto Estadual n. 34.184/91 (pág. 473)*
- por lotação – ver *Transporte Informal – Lotação*
- por ônibus – ver *Ônibus*
- redução das tarifas – ver *Tarifa – Redução*
- regional
competência do Estado: *Constituição do Estado de São Paulo de 1989, Art. 158 (pág. 436)*
- regulamentação dos serviços:
Lei Orgânica do Município de São Paulo de 1990, Cap. IV, Art. 175 (pág. 838)
Decreto Municipal n. 29.945/91 (pág. 889)
- serviços de interesse metropolitano: *Deliberação Estadual CODEGRAN n. 5/76 (pág. 299)*

Transporte Coletivo por Fretamento

- ver *Transporte Fretado*

Transporte de Escolares

- disposições: *Lei Municipal n. 10.154/86 (pág. 758)*
Decreto Municipal n. 23.123/86 (pág. 758)
Decreto Municipal n. 23.747/87 (pág. 768)
- registro: *Portaria Municipal SMT n. 157/94 (pág. 884)*

Transporte Ferroviário

- ver também *Ferrovias*
- Regulamento, 1985
revogação: *Decreto Federal n. 1.832/96 (pág. 155)*

- Regulamento, 1996
aprovação: *Decreto Federal n. 1.832/96 (pág. 155)*

Transporte Ferroviário Coletivo de Passageiros

- urbano e suburbano
descentralização dos serviços: *Lei Federal n. 8.693/93 (pág. 127)*

Transporte Fretado

- Comissão de Fretamento: *Resolução Estadual SNM n. 59/83 (pág. 357)*
- fiscalização
Secretaria dos Negócios Metropolitanos: *Decreto Estadual n. 19.835/82 (pág. 347)*
- intermunicipal
administração do transporte: *Decreto Estadual n. 29.912/89, Cap. I (pág. 394)*
execução dos serviços: *Decreto Estadual n. 29.912/89, Cap. III (pág. 395)*
exploração dos serviços: *Decreto Estadual n. 29.912/89, Cap. II (pág. 394)*
fiscalização: *Decreto Estadual n. 29.912/89, Cap. VIII (pág. 398)*
infrações e penalidades: *Decreto Estadual n. 29.912/89, Cap. IX (pág. 399)*
multas: *Decreto Estadual n. 29.912/89, Cap. IX, Seção I (pág. 399)*
regime especial de serviço: *Decreto Estadual n. 29.912/89, Cap. IV (pág. 396)*
registro das transportadoras: *Decreto Estadual n. 29.912/89, Cap. V (pág. 396)*
Regulamento: *Decreto Estadual n. 29.912/89 (pág. 394)*
Decreto Estadual n. 31.104/89 (pág. 461)
Decreto Estadual n. 31.105/89 (pág. 461)
Decreto Estadual n. 32.550/90 (pág. 463)
veículos: *Decreto Estadual n. 29.912/89, Cap. VI (pág. 397)*
- metropolitano
Regulamento: *Decreto Estadual n. 19.835/82 (pág. 347)*
Decreto Estadual n. 28.478/88 (pág. 386)
registro de empresas: *Instrução Estadual SNM n. 3/83 (pág. 353)*
- particular, com veículo próprio
registro na STM: *Resolução Estadual STM n. 406/95 (pág. 552)*

Transporte Informal

- frete – ver também *Transporte Fretado*
- lotação
autorização: *Decreto Municipal n. 28.570/90 (pág. 835)*
Decreto Legislativo Municipal n. 114/97 (pág. 1000)
credenciamento de condutor: *Portaria Municipal SMT n. 332/95 (pág. 905)*
por “peruas”
comunicação visual/identificação: *Portaria Municipal DTP n. 82/97 (pág. 955)*
Regulamento de Infrações – RIL: *Portaria Municipal SMT n. 343/96 (pág. 951)*
regulamentação: *Portaria Municipal SMT n. 182/96 (pág. 941)*

Transporte Metroviário

- concessão do serviço: *Lei Municipal n. 8.075/74 (pág. 647)*

- fiscalização pela PMSP: *Decreto Municipal n. 11.276/74 (pág. 648)*
- importação de implementos
 - isenção de impostos: *Resolução Federal CPA n. 3.075/77 (pág. 57)*
- segurança: *Lei Federal n. 6.149/74 (pág. 43)*
- tarifas: *Decreto Municipal n. 11.276/74 (pág. 648)*

Transporte Rodoviário

- intermunicipal
 - administração do transporte: *Decreto Estadual n. 29.913/89, Cap. I (pág. 405)*
 - autorização: *Decreto Estadual n. 29.913/89, Cap. III, Seção III (pág. 412)*
 - direitos e deveres do usuário: *Decreto Estadual n. 29.913/89, Cap. IV (pág. 413)*
 - exploração dos serviços: *Decreto Estadual n. 29.913/89, Cap. III, Seção I (pág. 410)*
 - fiscalização: *Decreto Estadual n. 29.913/89, Cap. VI (pág. 428)*
 - fretado – ver *Transporte Fretado*
 - infrações e penalidades: *Decreto Estadual n. 29.913/89, Cap. VII (pág. 428)*
 - multas: *Decreto Estadual n. 29.913/89, Cap. VII, Seção I (pág. 428)*
 - normas para licitação: *Resolução Estadual SNM n. 82/80 (pág. 341)*
 - permissão: *Decreto Estadual n. 29.913/89, Cap. III, Seção II (pág. 410)*
 - planilha de custos: *Lei Estadual n. 9.166/95 (pág. 564)*
 - registro das transportadoras: *Decreto Estadual n. 29.913/89, Cap. III, Seção IV (pág. 412)*
 - Regulamento dos Serviços: *Decreto Estadual n. 29.913/89 (pág. 404)*
 - Decreto Estadual n. 30.945/89 (pág. 460)*
 - Decreto Estadual n. 31.104/89 (pág. 461)*
 - remuneração dos serviços: *Decreto Estadual n. 29.913/89, Cap. V, Seção VII (pág. 423)*
 - tarifa: *Decreto Estadual n. 7.116/75 (pág. 298)*
 - Decreto Estadual n. 29.913/89, Cap. V, Seção VII, Subseção I (pág. 423)*
 - Portaria Estadual SUP/DER n. 10/91 (pág. 464)*
 - Portaria Estadual SUP/DER n. 10/97 (pág. 623)*
 - veículos: *Decreto Estadual n. 29.913/89, Cap. V, Seção IV (pág. 423)*

Trolebus

- ver também *Assentos Reservados; Tarifas – Gratuidade*
- Sistema Metropolitano de Trolebus
 - planejamento e execução: *Decreto Estadual n. 21.177/83 (pág. 357)*
- Programa Trolebus do Estado de São Paulo: *Decreto Estadual n. 21.177/83 (pág. 357)*

U

Unidade Executiva do Programa Integrado de Transportes Urbanos da RMSP

- ver *Programa Integrado de Transportes Urbanos da RMSP*

Usuários

- ver também *Assentos reservados; Auxílio Transporte; Deficientes Físicos; Deficientes Mentais; Desempregados; Gestantes; Guarda Civil; Idosos; Obesos; Polícia Militar*

V**Vale-Transporte**

- acessibilidade: *Lei Estadual n. 4.953/85 (pág. 360)*
- adoção pelos serviços metropolitanos de transporte:
Resolução Estadual SNM n. 166/87 (pág. 383)
- circulação, em ônibus: *Resolução Estadual STM n. 450/96 (pág. 605)*
- Código de Defesa do Usuário do Serviço Público do Estado de São Paulo
anteprojeto: *Decreto Estadual n. 40.538/95 (pág. 590)*
- conforto, em ônibus: *Resolução Estadual STM n. 450/96 (pág. 605)*
Lei Estadual n. 4.953/85 (pág. 360)
- criação: *Lei Federal n. 7.418/85 (pág. 63)*
Decreto Federal n. 92.180/85 (pág. 64)
Lei Federal n. 7.619/87 (pág. 70)
Decreto Federal n. 95.247/87 (pág. 71)
- direitos e deveres
Metrô: Decreto Municipal n. 15.012/78, Anexo, Cap. II (pág. 699)
- disciplina o uso: *Resolução Estadual SNM n. 8/88 (pág. 384)*
Resolução Estadual SNM n. 107/88 (pág. 387)
- emissão
pelo Metrô/SP: Resolução Estadual SNM n. 166/87 (pág. 383)
pela EMTU/SP: Resolução Estadual STM n. 103/92 (pág. 519)
- entrada nos veículos: *Resolução Estadual STM n. 450/96 (pág. 605)*
- exploração de publicidade: *Decreto Municipal n. 28.038/89 (pág. 831)*
- implantação: *Decreto Municipal n. 22.214/86 (pág. 756)*
Resolução Estadual SNM n. 28/86 (pág. 375)
Decreto Municipal n. 24.999/87 (pág. 778)
- obrigação de aceitar: *Resolução Estadual SNM n. 8/88 (pág. 384)*
- perda ou extravio: *Portaria Municipal SMT n. 152/87 (pág. 780)*
- postos de venda, instalação: *Lei Municipal n. 11.022/91 (pág. 851)*
- Programa Qualidade de Vida: *Decreto Estadual n. 40.116/95 (pág. 568)*
- segurança
em metrôs: Lei Federal n. 6.149/74 (pág. 43)
em ônibus: Lei Estadual n. 4.953/85 (pág. 360)
Resolução Estadual STM n. 450/96 (pág. 605)
- sem valor facial: *Lei Municipal n. 12.076/96 (pág. 937)*
- servidores estaduais (CLT): *Decreto Estadual n. 33.064/91 (pág. 465)*
- servidores municipais: *Lei Municipal n. 10.431/88 (pág. 781)*
Decreto Municipal n. 27.901/89 (pág. 824)
Decreto Municipal n. 27.951/89 (pág. 828)
- sistema de informações, em ônibus: *Lei Municipal n. 10.039/86 (pág. 755)*

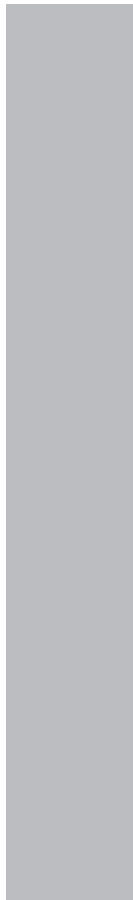
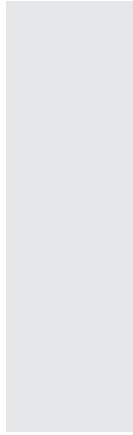
Veículos

- ver também *Ônibus*
- de tração animal: *Lei Municipal n. 11.887/95 (pág. 903)*
- estado inadequado
 - lacração: *Resolução Estadual STM n. 435/95 (pág. 574)*
 - retirada de circulação: *Resolução Estadual STM n. 435/95 (pág. 574)*
- falhas de segurança: *Resolução Estadual STM n. 435/95, Anexo I (pág. 574)*
- falhas de manutenção: *Resolução Estadual STM n. 435/95, Anexo II (pág. 574)*
- falhas de equipamentos obrigatórios:
 - Resolução Estadual STM n. 435/95, Anexo III (pág. 574)*
- falhas de conforto: *Resolução Estadual STM n. 435/95, Anexo IV (pág. 574)*
- falhas de conservação: *Resolução Estadual STM n. 435/95, Anexo V (pág. 574)*
- falhas complementares em veículos especiais:
 - Resolução Estadual STM n. 435/95, Anexo VI (pág. 574)*
- Programa de Inspeção e Manutenção: *Lei Municipal n. 12.157/96 (pág. 947)*
 - Decreto Municipal n. 36.305/96 (pág. 948)*

Vias e Logradouros Públicos

- implantação de equipamentos
 - aprovação de projetos: *Decreto Municipal n. 23.404/87 (pág. 764)*

SIGLAS UTILIZADAS



SIGLAS UTILIZADAS**A**

ABDER	Associação Brasileira dos Departamentos de Estrada de Rodagem
ABDIB	Associação Brasileira para o Desenvolvimento das Indústrias de Base
ABIFER	Associação Brasileira da Indústria Ferroviária
ABIMAQ	Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos
ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ABRATI	Associação Brasileira das Empresas de Transporte Rodoviário Intermunicipal, Interestadual e Internacional de Passageiros
ACSP	Associação Comercial de São Paulo
AGEF	Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S/A.
AMG	Atestado de Medição Global
AMP	Atestado de Medição Parcial
ANFAVEA	Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
ANPET	Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes
ANR	Estação Ana Rosa
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
ANTU	Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
AR	Administração Regional
ART	Anotação de Responsabilidade Técnica
ARV	Estação Praça da Árvore
ASSOBESP	Associação dos Bancos no Estado de São Paulo
ASTM	American Society for Testing and Materials
ATG	Dirigente da Assessoria Técnica
ATO	Operação Automática de Trens
ATP	Proteção Automática de Trens
ATS	Supervisão Automática de Trens

B

BANESPA	Banco do Estado de São Paulo
BIRD	Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento
BNDE	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (antigo BNDE)
BNH	Banco Nacional da Habitação
BTN	Bônus do Tesouro Nacional
BTO	Estação São Bento

C

CACEX	Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil S/A.
CADAN	Cadastro de Anúncios
CADE	Conselho Administrativo de Defesa Econômica do Ministério da Justiça
CADEPEX	Cadastro de Empresas de Publicidade Exterior
CADLORE	Cadastro de Locais de Reunião
CAM	Coordenadoria de Assistência aos Municípios
CASA	Centro de Apoio Social e Atendimento do Município de São Paulo
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CCM	Cadastro de Contribuintes Mobiliários
CCO	Centro de Controle Operacional
GDH	Companhia de Desenvolvimento Habitacional do Estado de São Paulo
CDHU	Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo
CDU	Estação Carandiru
CEAGESP	Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais do Estado de São Paulo
CEBRAP	Centro Brasileiro de Análise e Planejamento
CECI	Centro de Engenharia e Cadastro Imobiliário
CED	Coordenação das Entidades Descentralizadas
CEDEC	Centro de Estudos de Cultura Contemporânea
CEDESP	Companhia de Desenvolvimento do Estado de São Paulo
CEPAC	Certificado de Potencial Adicional de Construção
CEPAM	Centro de Estudos e Pesquisas de Administração Municipal
CERET	Fundação Centro Educativo, Recreativo e Esportivo do Trabalhador
CESP	Companhia Energética de São Paulo
CET	Companhia de Engenharia de Tráfego
CETESB	Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental
CETTRAN	Conselho Estadual de Trânsito
CF	Constituição Federal
CGC/MF	Cadastro Geral de Contribuinte do Ministério da Fazenda
CGE	Contadoria Geral do Estado
CICE	Comissão Interna de Conservação de Energia
CIEF	Coordenadoria de Investimentos, Empresa e Fundação
CIP	Conselho Interministerial de Preços
CISSET	Secretaria de Controle Interno
CMPD	Conselho Municipal da Pessoa Deficiente
CMT	Capacidade Máxima de Tração
CMTC	Companhia Municipal de Transportes Coletivos
CMV	Gás Metano Veicular

CNDU	Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano
CNE	Comissão Nacional de Energia
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNLU	Comissão Normativa da Legislação Urbanística
CNP	Conselho Nacional do Petróleo
CNPU	Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana
CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados
CNT	Confederação Nacional do Transporte
CNTT	Confederação Nacional dos Trabalhadores nos Transportes
CNTU	Conselho Nacional de Transportes Urbanos
CO	Monóxido de Carbono
CODASP	Companhia de Desenvolvimento Agrícola de São Paulo
CODEC	Conselho de Defesa dos Capitais do Estado
CODEGRAN	Conselho Deliberativo da Grande São Paulo
CODEVIN	Conselho Intersecretarial de Transportes e Desenvolvimento Urbano
COE	Controle de Entrada
COFER	Comissão Federal de Transportes Ferroviários
COGEP	Coordenadoria-Geral de Planejamento
COHAB/SP	Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo
COINCO	Conselho Estadual de Política Industrial, Comercial e Agroindustrial
COMGÁS	Companhia de Gás de São Paulo
COMIN	Comissão de Infrações
COMPRES	Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo
COMTAR	Conselho Municipal de Tarifas
COMTUR	Conselho Municipal de Turismo
CON	Estação Conceição
CONAM	Confederação Nacional de Associações de Moradores
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CONEI	Conselho Estadual de Informática
CONPET	Programa Nacional da Racionalização do Uso dos Derivados do Petróleo e do Gás Natural
CONSULTI	Conselho Consultivo Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CONTRANDIFE	Conselho de Trânsito do Distrito Federal
CONTRU	Departamento de Controle do Uso de Imóveis
CONVIAS	Departamento de Controle de Uso de Vias Públicas
COP	Controle de Permanência
COPLAN	Conselho Orientador do Planejamento

CPA	Comissão Permanente de Acessibilidade
CPF	Cadastro das Pessoas Físicas
CPG	Coordenadoria de Planejamento e Gestão
CPO	Coordenadoria de Programação Orçamentária
CPOS	Companhia Paulista de Obras e Serviços
CPPU	Comissão de Proteção à Paisagem Urbana
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
CPTTran	Comando de Policiamento de Trânsito
CREA	Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura
CRPT	Comissão Regional de Planejamento de Transportes
CRLV	Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo
CRP	Conselho Regional de Planejamento
CRUESP	Conselho de Reitores das Universidades Estaduais do Estado de São Paulo
CRV	Certificado de Registro de Veículo
CSM/O	Centro de Suprimento e Manutenção de Obras
CTC	Coordenadoria de Transportes Coletivos
CTM	Conselho de Transportes da Região Metropolitana de São Paulo
CVI/SP	Centro de Vida Independente de São Paulo
CVS	Certificado de Vinculação ao Serviço

D

DAMU	Departamento de Administração do Município de São Paulo
DARF	Documento de Arrecadação da Receita Federal
DASP	Departamento Administrativo do Serviço Público
DDPE	Departamento de Despesa de Pessoal do Estado
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DENTEL	Departamento Nacional de Telecomunicações
DEOP	Departamento de Edifícios e Obras Públicas
DEPAVE	Departamento de Parques e Áreas Verdes
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
DERSA	Desenvolvimento Rodoviário S/A.
DETIN	Departamento de Transportes Internos
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DH	Departamento Hidroviário
DIEESE	Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos
DNC	Departamento Nacional de Combustíveis
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DOU	Diário Oficial da União

DOESP	Diário Oficial do Estado de São Paulo
DOMSP	Diário Oficial do Município de São Paulo
DPEA	Divisão de Pesquisas, Estudos e Avaliação
DPVAT	Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres
DRH	Departamento de Recursos Humanos
DSV	Departamento de Operação do Sistema Viário
DTP	Departamento de Transportes Públicos

E

EBTU	Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos
EMBRATUR	Empresa Brasileira de Turismo
EMPLASA	Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo
EMTU/SP	Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A.
EMURB	Empresa Municipal de Urbanização

F

FABES	Secretaria Municipal da Família e Bem-Estar Social
FABUS	Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
FCESP	Federação do Comércio do Estado de São Paulo
FDE	Fundação para o Desenvolvimento da Educação
FDTU	Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos
FEBRABAN	Federação Brasileira dos Bancos
FEPASA	Ferrovia Paulista S/A.
FIESP	Federação das Indústrias do Estado de São Paulo
FINEP	Financiadora de Estudos e Projetos
FIPE	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
FND	Fundo Nacional de Desenvolvimento
FNDU	Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano
FUMEFI	Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento
FUNAPS	Fundo de Atendimento à População Moradora em Habitação Subnormal
FUNCOR	Fundo Municipal do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o Tráfego de Ônibus
FUNDAP	Fundação do Desenvolvimento Administrativo
FUNSET	Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito

G

GCM	Guarda Civil Metropolitana
GEGRAN	Grupo Executivo da Grande São Paulo
GEIPOT	Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes S/A.
GEOP	Grupo Especial de Orçamento-Programa
GEPAC	Grupo de Estudos para a Humanização da Cidade
GERA	Grupo Executivo da Reforma Administrativa
GERAT/SP	Grupo Executivo para Redução de Acidentes de Trânsito no Estado de São Paulo
GERE	Grupo Executivo do Programa Nacional de Racionalização da Produção e do Uso de Energia
GNV	Gás Natural Veicular
GPPI	Grupo Permanente de Planejamento Integrado
GTI	Grupo de Trabalho Intersectorial
GTRI	Grupo de Trabalho Regional Integrado

H

HC	Hidrocarbonetos
----	-----------------

I

IAB/SP	Instituto dos Arquitetos do Brasil – Seção São Paulo
IAMSPE	Instituto de Assistência Médica do Estado de São Paulo
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBAPE	Instituto Brasileiro de Avaliações e Perícias
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICM	Imposto sobre a Circulação de Mercadorias
IE	Instituto de Engenharia
IGC	Instituto Geográfico e Cartográfico
IMESP	Imprensa Oficial do Estado de São Paulo S/A.
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial
INPC	Índice Nacional de Preços ao Consumidor
INPI	Instituto Nacional da Propriedade Industrial
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPESP	Instituto de Previdência do Estado de São Paulo
IPTU	Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana
IPVA	Imposto sobre a Propriedade de Veículo Automotor
ISS	Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza
IULCLG	Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos

J

- JAB Estação Jabaquara
- JARI Juntas Administrativas de Recursos de Infrações
- JQM Estação São Joaquim
- JUD Estação São Judas

L

- LIB Estação Liberdade
- LOM Lei Orgânica do Município
- LUZ Estação Luz

M

- MASP Museu de Arte de São Paulo
- MCT Ministério da Ciência e Tecnologia
- MDT Mapa Diário de Tráfego
- METRÔ Companhia do Metropolitano de São Paulo
- MF Ministério da Fazenda
- MICT Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo
- MITERP Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros
- MJ Ministério da Justiça
- MME Ministério das Minas e Energia
- MPO Ministério do Planejamento e Orçamento
- MT Ministério dos Transportes
- MTb Ministério do Trabalho
- MVR Maior Valor de Referência

N

- NBR Norma Brasileira Registrada
- NO_x Óxido de Nitrogênio
- NTC Associação Nacional de Empresas de Transportes de Carga

O

- ORTN Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional
- OSO Ordem de Serviço Operacional
- OTN Obrigações do Tesouro Nacional

P

PAC	Plano de Alteração de Combustível
PAULISTUR	Empresa de Turismo do Estado de São Paulo
PBT	Peso Bruto Total
PBTC	Peso Bruto Total Combinado
PEPS	Posto Especial de Prestação de Serviços do BANESPA
PG	Penalidades Graves
PIB	Produto Interno Bruto
PIC	Pedidos de Indicação de Candidatos
PL	Penalidades Leves
PLANGÁS	Plano Nacional de Gás Natural
PM	Penalidades Médias
PMDI	Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo
PMSF	Prefeitura do Município de São Paulo
PNV	Plano Nacional de Viação
PPI	Procuradoria do Patrimônio Imobiliário
PPQ	Estação Ponte Pequena (atual Estação Armênia)
PR/GNV	Posto Revendedor de Gás Natural Veicular
PROCEL	Programa Nacional de Conservação de Energia Elétrica
PROCENTRO	Programa de Requalificação Urbana e Funcional do Centro de São Paulo
PROCONVE	Programa Nacional de Controle de Poluição por Veículos Automotores
PRODAM	Companhia de Processamento de Dados do Município de São Paulo
PRODEF	Programa de Atendimento à Pessoa Deficiente
PRODESP	Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo
PRONAST	Programa Nacional de Segurança no Trânsito
PSE	Estação Sé
PSIU	Programa Silêncio Urbano
PSO	Estação Paraíso
PUB	Plano Urbanístico Básico

R

RCNT	Regulamento do Código Nacional de Trânsito
RD	Resolução de Diretoria
REFER	Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social
RENACH	Registro Nacional de Carteiras de Habilitação
RENAVAM	Registro Nacional de Veículos Automotores
RESAM	Regulamento de Sanções e Multas
RESEGE	Remuneração pelos Serviços de Gerenciamento
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

RG	Registro Geral
RIL	Regulamento de Infrações para o Transporte por Lotação sem Taxímetro
RIMA	Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente
RTTS	Regulamento de Transportes, Tráfego e Segurança da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ
RMSP	Região Metropolitana de São Paulo

S

SAN	Estação Santana
SAR	Secretaria das Administrações Regionais
SAU	Estação Saúde
SBPC	Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência
SCIESP	Sindicato dos Corretores de Imóveis de São Paulo
SCM	Sistema Cartográfico Metropolitano
SCZ	Estação Santa Cruz
SEADE	Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados
SEBES	Secretaria do Bem-Estar Social
SECOVI	Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis de São Paulo
SEHAB	Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano
SEHAB-HABI	Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano do Município de São Paulo – Divisão Técnica de Atendimento Social (HABI)
SEMAB	Secretaria Municipal de Abastecimento
SEMPLA	Secretaria Municipal de Planejamento
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SEPLAN	Secretaria de Planejamento, Orçamento e Coordenação da Presidência da República
SETCESP	Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo e Região
SETPESP	Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo
SF	Secretaria das Finanças
SGAD	Supervisão-Geral de Assuntos Diversos
SGM	Secretaria do Governo Municipal
SGO	Supervisão Geral de Orçamento
SHDU	Secretaria da Habitação e do Desenvolvimento Urbano
SIPLAM	Sistema de Informações Técnicas para o Planejamento Metropolitano
SISNAMA	Sistema Nacional do Meio Ambiente
SMA	Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo
SMC	Secretaria Municipal de Cultura
SMN	Sistema Monetário Nacional
SMT	Secretaria Municipal de Transportes

SNM	Secretaria dos Negócios Metropolitanos
SPAM	Sistema de Planejamento e Administração Metropolitana
SPTrans	São Paulo Transporte S/A. (antiga CMTC)
SQC	Subquadro de Cargos Públicos
SQF	Subquadro de Funções-Atividades
SSP	Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo
STM	Secretaria dos Transportes Metropolitanos
STN	Secretaria do Tesouro Nacional
SUTACO	Superintendência do Trabalho da Secretaria de Relação do Trabalho
SUS	Sistema Único de Saúde
SVMA	Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
SVP	Secretaria de Vias Públicas

T

TERRAFOTO S/A.	Atividades de Aerolevantamentos
TFA	Taxa de Fiscalização de Anúncios
TIG	Terminal Interestadual do Glicério
TRANSURB	Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo
TRD	Estação Tiradentes
TRENSURB	Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S/A.
TRT	Terminal Rodoviário Tietê
TRU	Taxa Rodoviária Única
TTE	Estação Tietê

U

UCP	Unidade Coordenadora de Projetos
UFESP	Unidade Fiscal do Estado de São Paulo
UFIR	Unidade Fiscal de Referência (Lei n. 8.383, de 30 de dezembro de 1991)
UFM	Unidade de Valor Fiscal do Município de São Paulo
URV	Unidade Real de Valor
UT	Unidade Taximétrica

V

VDM	Volume Diário Médio
VGO	Estação Vergueiro
VIN	Número de Identificação do Veículo
VLT	Veículos Leves sobre Trilhos
VMN	Estação Vila Mariana

LEGISLAÇÃO ORGANIZADA

SOBRE

TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS



STM
Secretaria dos
Transportes Metropolitanos

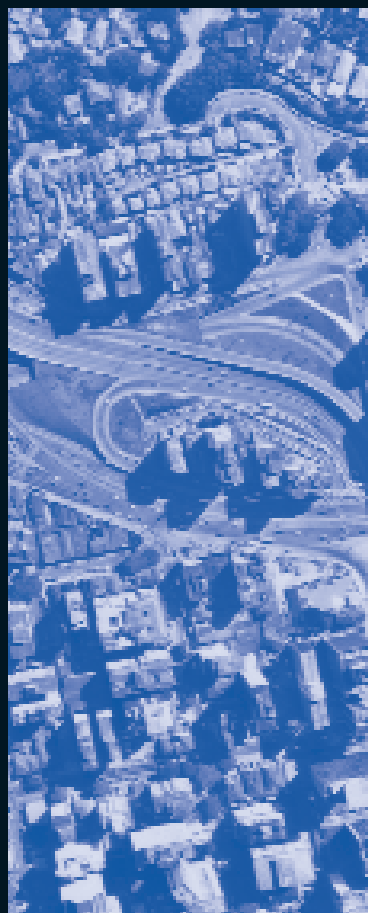
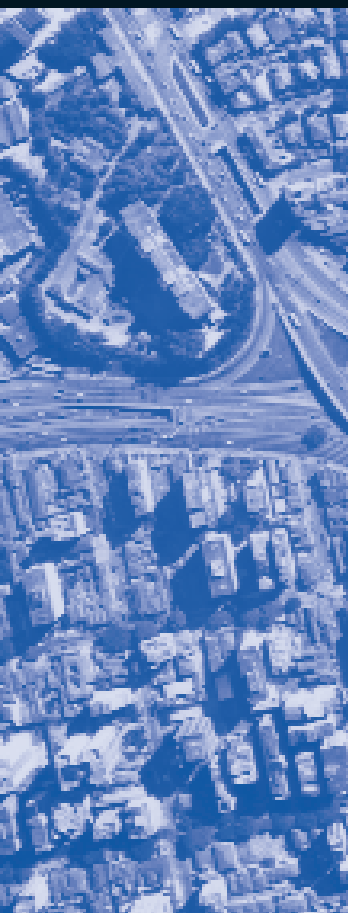


GOVERNO DO ESTADO
DE SÃO PAULO

LEGISLAÇÃO ORGANIZADA

SOBRE

TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS



STM
Secretaria dos
Transportes Metropolitanos



GOVERNO DO ESTADO
DE SÃO PAULO