

FACULDADE ESTADUAL DE CIÊNCIAS
ECONÔMICAS DE APUCARANA-
FECEA

CENTRO DE ESTUDOS DE
DESENVOLVIMENTO EMPRESARIAL E
TECNOLÓGICO

Pós-Graduação “Lato Sensu”
Curso de Especialização em
“Gestão do Trânsito e de Transportes”

ANÁLISE DO MODO DE TRANSPORTE
POR FRETAMENTO E A
REGULAMENTAÇÃO NA CIDADE DE
SÃO PAULO”

MONOGRAFIA
Sandra Stephani de Souza

São Paulo - SP
2005

FACULDADE ESTADUAL DE CIÊNCIAS
ECONÔMICAS DE APUCARANA-
FECEA

Pós-Graduação “Lato Sensu”
Curso de Especialização em
“Gestão do Trânsito e de Transportes”

**ANÁLISE DO MODO DE TRANSPORTE
POR FRETAMENTO E A
REGULAMENTAÇÃO NA CIDADE DE
SÃO PAULO”**

Sandra Stephani de Souza

Monografia apresentada ao
Centro de Estudos de Desenvolvimento Empresarial e
Tecnológico e Faculdade Estadual de Ciências Econômicas de Apucarana
como requisito parcial para obtenção
do título de Especialista em
Gestão do Trânsito e de Transportes

São Paulo - SP
2005

Dedicatória

A minha mãe e meus irmãos,
pelo apoio constante.

A meu marido Jonas Cesar,
meus filhos Juliana e Renato
e meus sobrinhos André e Paula,
pelo carinho.

Agradecimentos

A Deus por ter permitido dar mais este passo em minha vida.

A orientadora Professora Msc. Lúcia Maria Brandão, pelo apoio nesta jornada cujo profissionalismo foi fundamental para o êxito deste trabalho.

Aos amigos Carlos Eduardo Paiva Cardoso e Paulo Seiti Ueta, pela colaboração no levantamento de dados da Pesquisa Origem/Destino, Amauri Tadeu Belletato Bonini pelo fornecimento de material para coleta de dados, Paulo Leite Flores pela revisão do abstract e Rosa Brotto Henrique pela arte gráfica.

A CET, por fornecer dados de seu projeto.

A todos que direta ou indiretamente contribuíram para a realização deste trabalho e que sempre estiveram a meu lado.

“A cidade não está construída apenas para um indivíduo, mas para grandes quantidades de pessoas, com antecedentes altamente variados, com temperamentos diversos, de diferentes classes, com diferentes ocupações, indicando uma variação substancial no modo como as pessoas organizam a cidade, de que elementos elas mais dependem, de que forma as qualidades são mais a seu gosto.”

Vasconcellos, 1999.

Sumário

Lista de Figuras	p. viii
Lista de Tabelas	p. ix
Lista de Reduções	p. x
Resumo	p. xi
Abstract	p. xii
1 INTRODUÇÃO	p.1
2 HISTÓRICO DO SERVIÇO DE FRETAMENTO NA CIDADE DE SÃO PAULO E ASPECTOS LEGAIS RELEVANTES	p. 3
2.1 Histórico Detalhado	p. 3
2.2 Aspectos Legais Relevantes	p. 7
2.2.1 Resumo do Decreto 42.423 de 23 de setembro de 2002	p. 7
2.2.1.1 Definição	p. 7
2.2.1.2 Classificação	p. 7
2.2.1.3 Regulamentação da atividade econômica	p. 8
2.2.1.4 Pré-requisito apenas para fretamento municipal	p. 8
2.2.1.5 Documentos de porte obrigatório	p. 8
2.2.1.6 Parada e Estacionamento	p. 9
2.2.1.7 Circulação	p. 9

2.2.1.8 Prazos previstos a partir da data de publicação	p. 9
2.2.2 Resumo da Portaria 047 de 21 de Abril de 2004	p. 10
2.2.2.1 Parada	p. 10
2.2.2.2 Circulação	p. 10
2.2.2.3 Circulação e Parada	p. 10
2.2.2.4 Estacionamento	p. 11
2.2.2.5 Estacionamento e Parada	p. 12
2.2.2.6 Substituição de Veículo na Autorização Específica	p.12
2.2.2.7 Como obter a Autorização Específica	p.12
3 LEVANTAMENTO DE DADOS SOBRE O SERVIÇO DE FRETAMENTO NA CIDADE DE SÃO PAULO	p. 12
3.1 Pesquisas de campo	p. 12
3.2 Pesquisa da legislação existente	p. 22
3.3 Pesquisa com as partes interessadas	p. 23
4 CONCLUSÃO	p. 25
5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	p. 26
6. ANEXOS	p. 29
6.1 Lei Municipal 13.241 de 12 de Dezembro de 2001	p. 29
6.2 Decreto Municipal 42.423 de 23 de Setembro de 2002	p. 55
6.3 Decreto Municipal 44.730 de 12 de Maio de 2004	p. 62

6.4 Portaria Municipal 190 SMT.GAB. de 25 de Outubro de 2003 p. 64

6.5 Portaria Municipal 047 SMT.GAB. de 21 de Abril de 2004 p. 74

Lista de Figuras

Figura 1: Horário de Saída das Viagens	p. 14
Figura 2: Horário de Chegada das Viagens	p. 14
Figura 3: Tipo de Serviço Praticado	p. 15
Figura 4: Empresas Operadoras Credenciadas	p. 16
Figura 5: Trajeto Principal Realizado por Ônibus Fretado	p. 17
Figura 6: Distribuição Volumétrica de Ônibus por Dia da Semana	p. 18
Figura 7: Horário de Chegadas de Ônibus Fretado na Região do Brás	p. 18
Figura 8: Horário de Saídas de Ônibus Fretado na Região do Brás	p. 19
Figura 9: Origem dos Ônibus que Visitam a Região do Brás	p. 20
Figura 10: Principais Problemas dos Motoristas	p. 20
Figura 11: Vias com Estacionamento de Ônibus Fretado	p. 21

Lista de Tabelas

Tabela 1: Total de Viagens Realizadas Utilizando Fretamento	p. 13
Tabela 2: Passageiros Transportados – Região do Brás	p. 17
Tabela 3: Agências de Viagens	p. 22
Tabela 4: Sugestões encaminhadas a SMT	p. 24

Lista de Reduções

ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
ARTESP	Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo
CET	Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo
EMBRATUR	Instituto Brasileiro de Turismo
EMTU	Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos
O/D-97	Pesquisa Origem/Destino edição 1997
RMSP	Região Metropolitana de São Paulo
SMT	Secretaria Municipal de Transporte
SPTrans	São Paulo Transportes
STM	Secretaria de Transporte Metropolitano
Metrô/SP	Companhia do Metropolitano de São Paulo
Transfretur	Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros Por Fretamento e Para Turismo de São Paulo e Região

Resumo

SOUZA, Sandra Stephani de

2005. 83 f. Monografia

CEDEMPT, UNESPAR

ANÁLISE DO MODO DE TRANSPORTE POR FRETAMENTO E A REGULAMENTAÇÃO NA CIDADE DE SÃO PAULO”

São Paulo

Este trabalho apresenta diagnóstico do comportamento da atividade de fretamento na cidade de São Paulo, bem como a Legislação vigente.

Para a análise foi utilizado material disponível sobre o assunto, tais como: legislações existentes no âmbito Federal, Estadual, pesquisas de campo realizadas pela CET, SPTrans e ANTP e a pesquisa Origem/ Destino realizada pelo Metrô/SP.

As legislações publicadas no município, tem como premissas principais: a) para o usuário – garantia de segurança na qualidade do serviço recebido e na idoneidade do prestador; b) para o empresário – garantia de uniformidade de obrigações que cada um tem a cumprir, de forma a proporcionar equilíbrio nos custos e competitividade justa; c) para o poder público – garantir um sistema de transporte coletivo ajustado as necessidades dos vários segmentos da população sejam eles os usuários do sistema privado ou público, os empresários e a população em geral e organizando o uso do sistema viário. Como conclusão, o transporte coletivo passa por diversas dificuldades, sendo observado que a concorrência do setor privado cria um significativo diferencial entre a atividade de fretamento e o transporte público, onde é necessário se adequar ao interesse do contratante.

Palavras-chave: Legislação de Fretamento; Atividade de Fretamento;

Abstract

SOUZA, Sandra Stephani de

2005. 83 f. Monografia

CEDEMPT, UNESPAR

ANÁLISE DO MODO DE TRANSPORTE POR FRETAMENTO E A REGULAMENTAÇÃO NA CIDADE DE SÃO PAULO”

São Paulo

This study presents a diagnosis of the behavior of the freightage activity in the City of São Paulo, as well the municipal legislation concerned to it.

The analysis used material available on the subject, such as the existing state and federal legislation, field research carried through by CET-SP, SPTRANS and ANTP and Metrô/SP Origin Destination research.

The main groundings of the city legislation are:

- A) For the user: the guarantee of safety in the quality of the service received and the idoneousness of the sever;
- B) For the entrepreneur: the guarantee of the uniformity of obligations to be fulfilled, in order to provide the balance in costs and a fair competitiveness;
- C) For the Public Administration: the guarantee a public transport system adjusted to the necessities of unlike segments of the population, to the users of private or public transport systems, to the entrepreneurs and the overall population.

As a conclusion, it is stated that public transport is nowadays facing great difficulties, and the competition of the private sector creates a meaning differential between the freightage activity and public transport, where it is necessary to fit to the contractor interests.

Key-Words: Legislation freightage; Freightage activity.

1 INTRODUÇÃO

No cotidiano das cidades, o ônibus urbano sempre ocupou papel de destaque no transporte de pessoas, nos finais de semanas e feriados eram utilizados para atender as necessidades das pessoas nas atividades de lazer e devoção, como convescotes e excursões a lugares de peregrinação. Com a abertura de modernas estradas e na década de 1960, com o alavanco da indústria automobilística principalmente na região do ABC Paulista, outra especialização foi impulsionada a do Transporte por Fretamento, conhecido como Transporte de Funcionários.

Em 1981, já começava a se pensar na necessidade do transporte ser visto como um sistema integrado entre os vários modos, para proporcionar ao cidadão encurtamento dos trajetos e maior facilidade de mobilidade e qualidade de vida.

Já nessa época, havia a necessidade de definir melhor a regulamentação da atividade no estado de São Paulo, pois em Julho de 1979 foi assinado o Decreto Estadual 13.691, que regulamentava o transporte de fretamento no estado, excluindo porém, a RMSP porque esta oferecia características completamente diferentes da maioria das outras cidades do estado.

Em virtude da cidade de São Paulo ser polo atrativo de viagens e apresentar características peculiares, o objetivo deste trabalho é o conhecimento e análise do modo de transporte por fretamento na cidade de São Paulo, tendo em vista as inúmeras solicitações de munícipes junto ao poder público para que seja solucionado o problema de estacionamento de veículos de fretamento em vias

públicas, aproximadamente 500 ônibus, onde os mesmos tornam os locais inseguros para os pedestres e moradores.

Outro fator de igual importância é a dificuldade da realização de fiscalização do órgão competente, pois não havendo regulamentação da atividade não se pode determinar quem esta ou não realizando atividade clandestina dentro do município de São Paulo.

A clandestinidade pode estar realizando concorrência indevida com o Transporte Coletivo Público de Passageiro.

A frota de veículos do Sistema de Transporte Coletivo Privado em Atividade de Fretamento é muito significativa e está em torno de 8.000 veículos, operando diariamente no município. Se comparado com a frota de Ônibus Urbano que é de 8.070 veículos e a do Transporte Complementar por Microônibus que é de 6.033 veículos (SPTrans, 2005), a frota de veículos em atividade de fretamento corresponde a 57% do volume de veículos do Sistema de Transporte Público em operação na cidade.

Para o poder público garantir um Sistema de Transporte Coletivo Urbano ajustado as necessidades dos vários segmentos da população sejam eles os usuários do sistema privado ou público, os empresários e a população em geral e organizando o uso do sistema viário com maior segurança e mobilidade, surgiu a necessidade de regulamentação da atividade de fretamento na cidade de São Paulo.

Este trabalho esta organizado da seguinte forma:

O Capítulo 1 – Introdução apresenta breve resumo do trabalho; o Capítulo 2 Caracterização da Situação Atual que esta sub-dividido em: Histórico Detalhado que contem breve histórico desde o início da atividade até os dias atuais apresentando o resumo do decreto municipal e da portaria de exceções de circulação, estacionamento e parada e Levantamento de Dados que contempla pesquisas de campo, da legislação existente e com as partes interessadas na atividade de fretamento; o Capítulo 4 Conclusão apresenta a conclusão do trabalho e sugestão de continuidade do trabalho; e o Capítulo 5, contendo as Referências Bibliográficas, apresenta toda a literatura utilizada nesse estudo;

2 HISTÓRICO DO SERVIÇO DE FRETAMENTO NA CIDADE DE SÃO PAULO E ASPECTOS LEGAIS RELEVANTES

2.1 Histórico Detalhado

No cotidiano das cidades, o ônibus urbano sempre ocupou papel de destaque no transporte de pessoas, nos finais de semanas e feriados eram utilizados para atender as necessidades das pessoas nas atividades de lazer e devoção, como convescotes e excursões a lugares de peregrinação.

A primeira empresa no setor de Transporte por Fretamento foi a Turismo Rodrigues que começou suas atividades em Setembro de 1957 com apenas 2 ônibus operando e 2 em reforma.

Com a abertura de modernas estradas e na década de 1960, com o alavanco da indústria automobilística principalmente na região do ABC Paulista, houve expansão desta atividade conhecida como Transporte de Funcionários.

As 3 primeiras linhas cumpridas pela Turismo Rodrigues, para a Volkswagen do Brasil em São Bernardo do Campo, RMSP, foram: Praça da República, Santo Amaro e Estação do Brás, todas na cidade de São Paulo.

Em 1961 foi fundada a empresa Turismo São Bernardo – SABETUR, sendo a pioneira no Transporte Turístico em São Bernardo do Campo.

Com o crescimento do setor tornou-se fundamental a regulamentação da atividade, portanto, em Julho de 1979 foi assinado o Decreto Estadual 13.691, que regulamentava o transporte de fretamento no estado, excluindo porém, a RMSP, porque esta oferecia características completamente diferentes da maioria das outras cidades do estado, este decreto foi revogado pelo Decreto Estadual 29.912 de Maio de 1989, que esta em vigor até hoje, sendo alterada a redação de dispositivos do Regulamento pelos Decretos 31.105 de Dezembro de 1989 e 32.550 de Novembro de 1990.

Em 1981, começava a se pensar na necessidade desse transporte ser visto como um sistema integrado entre os vários modos, para proporcionar ao cidadão encurtamento dos trajetos e maior facilidade de mobilidade e qualidade de vida.

O Transporte de Funcionários como é conhecido o fretamento, segundo Brabo, apud Revistur 17, Ano IV, 1981:

“... jamais entrará em conflito com o transporte de linha regular porque o fretamento existe realmente como um serviço especializado, funcionando como um fator de produtividade e de necessidade, podendo assim oferecer às indústrias condições de programarem sua força total de trabalho.”

Nessa época, já havia a necessidade de definir melhor a regulamentação da atividade, portanto em Junho de 1982 foi publicado o Decreto Federal 87.348 que estabelece as condições em que serão prestados os Serviços de Transporte Turístico de Superfície.

Em Outubro de 1982 foi assinado o Decreto Estadual 19.835 que regulamenta o Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros de interesse Metropolitano, sob o regime de fretamento, sendo alterado pelo Decreto 39.963 de Novembro de 1991, que da nova redação aos dispositivos do Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros.

Segundo Josef Barat, nessa época, presidente da EMTU, em entrevista a Revistur 13, Ano III, 1980:

“... Quanto ao transporte dos trabalhadores, que é visto como transporte auxiliar aos outros sistemas de transporte, as indústrias se sentem mais tranqüilas com esse tipo de transporte, é o equilíbrio entre tempo e serviço.”

Passado mais 2 anos em Outubro de 1993 foi publicado Decreto Federal 952, que foi revogado pelo Decreto Federal 2521 de Março de 1998 que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte

rodoviário interestadual e internacional de passageiros, esse decreto esta em vigor até hoje, sendo alterado pelas Resoluções da ANTT nºs 017 de Maio de 2002, 016 de Maio de 2002, 019 de Maio de 2002, 035 de Junho de 2002, 036 de Junho de 2002 e 070 de Agosto de 2002.

Em virtude da cidade de São Paulo ser pólo atrativo de viagens e apresentar características peculiares, e ainda, tendo em vista as inúmeras solicitações de munícipes junto ao poder público para que seja solucionado o problema de estacionamento de veículos de fretamento em vias públicas, onde os mesmos tornam os locais inseguros para os pedestres e moradores, tem-se a necessidade de regulamentação da atividade no âmbito do município.

Portanto, em Dezembro de 2001 foi publicada a Lei 13.241 (Anexo 8.1) que em seu parágrafo 2º. do artigo 1º. define Transporte Coletivo Privado de Passageiros como sendo destinado ao atendimento de segmento específico e pré-determinado da população, inclusive fretamento e escolares.

Em Setembro de 2002 foi publicado o Decreto 42.423 (Anexo 8.2) que dispõe sobre a regulamentação da atividade de fretamento, como modalidade do serviço de transporte coletivo privado de passageiros, prevista na Lei 13.241 de 12/12/2001, e dá outras providências, sendo alterado o artigo 3º que regulamenta a idade da frota pelo Decreto 44.730 de Maio de 2004 (Anexo 8.3).

Em Outubro de 2003 foi publicada a Portaria 190 (Anexo 8.4) que regulamenta as condições e os procedimentos para emissão e administração do Termo de Autorização, do Certificado de Vínculo ao Serviço, do Cadastro de Condutores e do Cartão de Cadastro Simplificado.

Em Abril de 2004 foi publicada a Portaria 047 (Anexo 8.5) que regulamenta as exceções de circulação, estacionamento e parada, bem como os procedimentos para obtenção da Autorização Específica, quando necessária no exercício da atividade de fretamento.

2.2 Aspectos Legais Relevante

2.2.1 Resumo do Decreto 42.423 de 23 de Setembro de 2002

2.2.1.1 Definição

Considera-se fretamento a atividade econômica privada de transporte coletivo restrita a segmento específico e pré-determinado de passageiros, que não se sujeita às obrigações de universalização, continuidade e modicidade tarifária, atributos do Transporte Coletivo Público de Passageiros.

2.2.1.2 Classificação

Âmbito Municipal: é a atividade de transporte coletivo privado com origem e destino dentro dos limites do Município de São Paulo, prestado regular ou ocasionalmente;

Âmbito Intermunicipal: é a atividade de transporte coletivo privado em que o Município de São Paulo figura, em qualquer hipótese, como localidade de referência dos trajetos, seja como destino, origem ou rota de passagem.

2.2.1.3 Regulamentação da atividade econômica

Termo de Autorização Municipal - apenas para o Fretamento de âmbito municipal.

Autorização da Empresa e o Comprovante de Vistoria Técnica dos Veículos, em validade emitida pelos órgãos competentes – apenas para o fretamento de âmbito intermunicipal.

2.2.1.4 Pré-requisito apenas para fretamento municipal

Operador ser pessoa jurídica e dispor de mais de um veículo;

Idade da Frota: Ônibus – 15 anos e Demais veículos – 8 anos;

Houve alteração na idade da frota através do Decreto 44.730 de 12/05/04:

Artigo 1º. e 2º. : Ônibus e Microônibus – 20 anos; Demais veículos – 10 anos e, excepcionalmente, será aceito veículo com idade superior à prevista nos incisos I e II do § 2º do artigo 3º do Decreto nº 42.423, de 2002, ora alterados, desde que adquirido em data anterior à da publicação deste decreto e aprovado em vistoria realizada pela SMT ou entidade credenciada.

2.2.1.5 Documentos de porte obrigatório

Contrato de prestação do serviço ou nota fiscal da atividade;

Lista de usuários ou documento específico comprobatório da prévia autorização do itinerário e pontos de parada, nos termos do ato normativo regulamentar.

2.2.1.6 Parada e Estacionamento

Proibido embarque e desembarque de passageiros nos pontos de parada, estação de transferência e terminal do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, salvo autorização específica.

Vedado o estacionamento em vias e logradouros públicos, salvo autorização específica.

2.2.1.7 Circulação

Vedada circulação na área interna à Rótula, salvo autorização específica.

As demais áreas poderão sofrer restrição de circulação, nos casos em que puder afetar significativamente o desempenho do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, conforme as avaliações técnicas pertinentes.

2.2.1.8 Prazos previstos a partir da data de publicação

90 dias para estacionamento (prazo encerrado);

90 dias para cadastro (prazo encerrado);

18 meses para adequação da frota (prazo encerrado);

Houve alteração no prazo para adequação da frota através do Decreto 44.730 de 12/05/04: artigo 3º:

meses para adequação da frota (12/05/05).

2.2.2 Resumo da Portaria 047 de 21 de Abril de 2004

2.2.2.1 Parada

Permitido embarque e desembarque nos pontos de parada do Sistema de Transporte Coletivo Público nas Vias de Trânsito Rápido e nas locais das mesmas.

2.2.2.2 Circulação

Na área interna à Rótula - Permitida somente a circulação nas seguintes vias: Avenida 23 de Maio; Avenida 9 de Julho; Túnel Anhangabaú; Passagem Tom Jobim; Avenida Prestes Maia; Avenida do Estado; Rua Carlos Garcia; Praça São Vito.

2.2.2.3 Circulação e Parada

Na área interna a Rótula (motivo de Turismo, Cultura, Religião e Hospedagem) - Permitida a circulação e parada.

Na área interna a Rótula (motivo de Serviço) - Permitida com Autorização Específica (AE – Fretado), a circulação e parada, somente para o operador que tem contrato com empresa regularmente constituída.

Para shopping Center e similar – Permitido com Autorização Específica (AE – Fretado) devido não ser possível a identificação dos passageiros.

2.2.2.4 Estacionamento

Por motivo de hospedagem – Permitido com Autorização Específica (AE – Fretado) para operação de carga e descarga de mercadorias transportadas pelos passageiros.

Região do Bras (motivo Turismo) – Permitido nas seguintes vias: Rua Barão de Ladário entre a Rua Conselheiro Belisário e Rua João Teodoro; Rua Miller entre Rua Conselheiro Belisário e Rua João Teodoro; Rua Maria Marcolina entre Praça da Coréia e Rua Conselheiro Belisário; Rua Chavantes entre Rua Maria Marcolina e Rua Conselheiro Belisário; entre Rua Mendes Júnior e Rua Mendes Gonçalves; Rua Almirante Barroso entre Rua Ricardo Gonçalves e Rua Bresser; Rua Elisa Witacker entre Rua Rodrigues dos Santos e Rua Barão de Ladário; Rua Bresser entre Rua Coronel Emídio Piedade e Rua Carlos Botelho; Rua Mendes Gonçalves; Rua Mendes Júnior; Rua Maria Joaquina; Rua Casemiro de Abreu; Rua Conselheiro Belisário; Rua Oriente; Rua Júlio Ribeiro; Rua Rodrigues dos Santos; Rua Henrique Dias.

Região do Bom Retiro (motivo Turismo) – Permitido nas seguintes vias: Rua Lubavitch; Rua Guarani entre Rua Correia de Melo e Rua Lubavitch.

Aeroporto de Congonhas – Permitido para o operador que tem contrato com empresa de Viação Aérea ou Agência de Turismo, nas seguintes vias: Praça Comandante Lineu Gomes e na pista local da Avenida Washington Luiz (sentido Bairro/Centro).

2.2.2.5 Estacionamento e Parada

Para a região da 25 de Março – Obrigatório o embarque/desembarque de passageiros e operação de carga/descarga de mercadoria no Terminal de Compras 25 de Março.

2.2.2.6 Substituição de Veículo na Autorização Específica

Permitida excepcionalmente com prévia justificativa.

2.2.2.7 Como obter a Autorização Específica

Preencher formulário específico;

Encaminhar ao DSV/CET: Comprovante de pagamento e Contrato com o motivo da viagem, data, horário e local para embarque/desembarque.

3 LEVANTAMENTO DE DADOS SOBRE O SERVIÇO DE FRETAMENTO NA CIDADE DE SÃO PAULO

3.1 Pesquisas de campo

Em análise à pesquisa O/D-97, realizada pelo Metrô/SP, pode-se observar que o número de viagens Municipais é 45,6% do total das viagens realizadas na RMSP que tenham a origem e/ou destino na cidade de São Paulo, ainda,

85,2% das viagens municipais e intermunicipais são realizadas somente com veículos de fretamento não sendo combinado com outro modo de transporte, conforme tabela 1.

Tabela 1: Total de Viagens Realizadas Utilizando Fretamento

ORIGEM / DESTINO			
Modo de Transporte	*Municipal	**Intermunicipal	***RMSP
Somente Fretado	88.880	106.338	195.218
Fretado e Ônibus Urbano	9.866	13.527	23.393
Fretado e Metrô	3.033	2.557	5.590
Fretado e Trem	--	1.562	1.562
Fretado e Lotação	2.153	--	2.153
Fretado e Passageiro/Auto	523	581	1.104
Fretado e Direção/Auto	141	--	141
Total das Viagens	104.596	124.565	229.161

Fonte: Pesquisa O/D Metrô/SP – 1997

* Municipal: viagens com origem e destino dentro dos limites da cidade de São Paulo

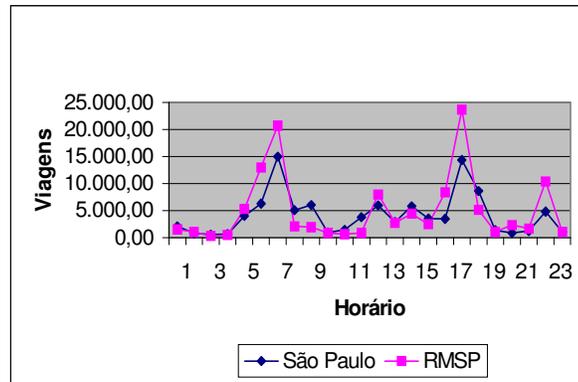
** Intermunicipal: viagens da RMSP, onde a origem ou destino estejam na cidade de São Paulo

*** RMSP: soma das viagens municipais e intermunicipais

Os horários de saídas das viagens municipais e intermunicipais apresentam coincidentemente, picos horários das 6:00hs às 6:59hs e das 17:00hs às 17:59hs e as chegadas também são coincidentes mas defasadas em relação

as saídas em 1:00h (7:00hs as 7:59hs e .das18:00 às 18:59hs), conforme figuras 1 e 2.

Figura 1: Horário de Saída das Viagens

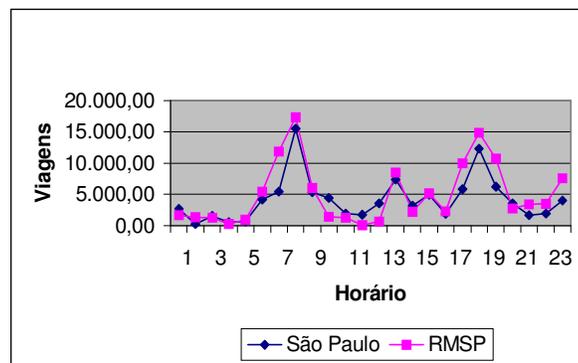


Fonte: Pesquisa O/D Metrô/SP – 1997

* São Paulo: viagens com origem e destino dentro dos limites da cidade de São Paulo

** RMSPI: viagens da RMSP, onde a origem ou destino estejam na cidade de São Paulo

Figura 2: Horário de Chegada das Viagens



Fonte: Pesquisa O/D Metrô/SP – 1997

* São Paulo: viagens com origem e destino dentro dos limites da cidade de São Paulo

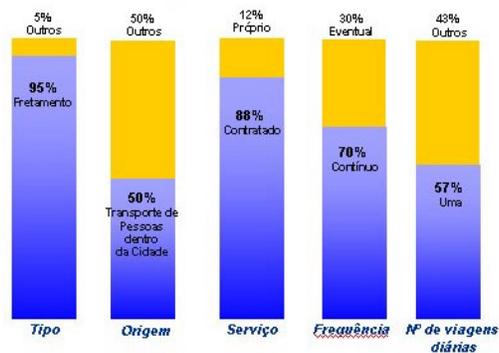
** RMSPI: viagens da RMSP, onde a origem ou destino estejam na cidade de São Paulo

Analisando a pesquisa realizada pela SPTrans em Abril de 2002 com 263 motoristas de ônibus fretado que estavam estacionados nas vias públicas da

cidade, foi observado que 95% dos veículos estavam realizando viagens de fretamento, 50% são viagens municipais e, ainda, podemos observar que 70% das viagens são fretamento contínuo (Figura 3).

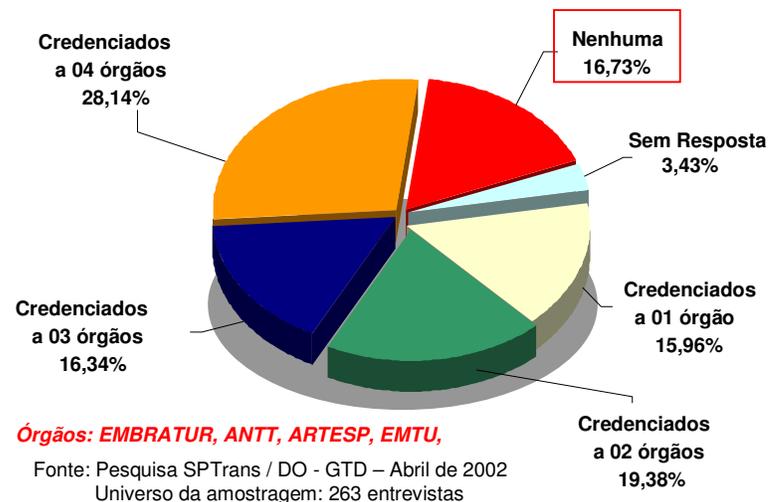
Cabe ressaltar que aproximadamente 17% dos veículos não estão cadastrados em nenhum órgão da administração pública competente para credenciamento da atividade de fretamento (Figura 4), podendo ser ou não veículo clandestino.

Figura 3: Tipo de Serviço Praticado



Fonte: Pesquisa SPTrans/DO GTD abril/2002
 Universo da amostra: 263 entrevistas

Figura 4: Empresas Operadoras Credenciadas

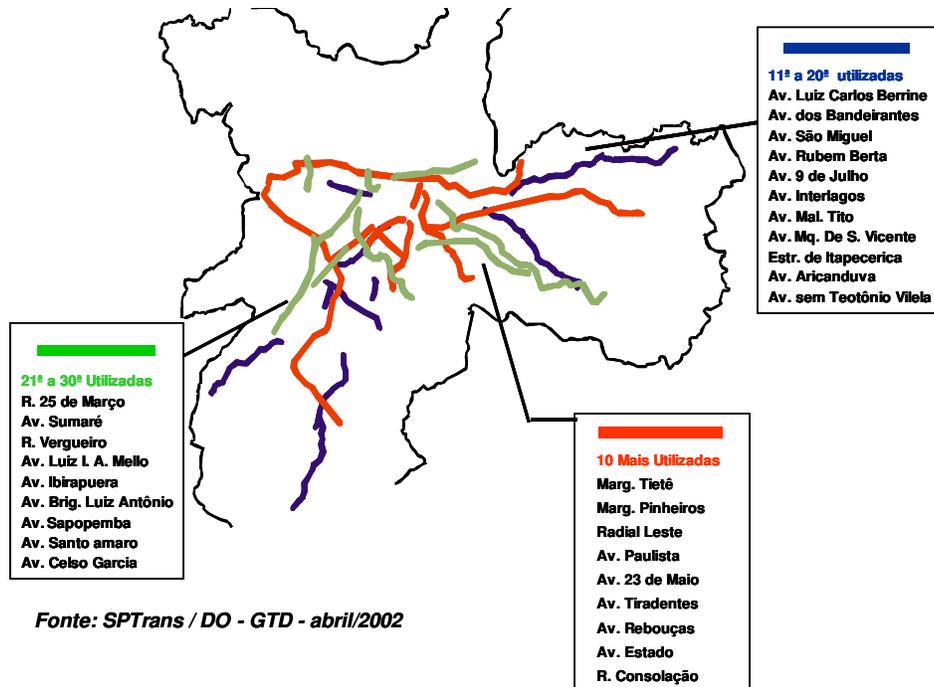


Conforme a Figura 5, podemos observar que são utilizados para trajetos os principais corredores da cidade.

Em novembro de 2000 a CET realizou pesquisa com 142 motoristas de ônibus fretado que estavam estacionados na região do Bras (R. Oriente, R. Mileer, R. Maria Marcolina e R. Julio Ribeiro) por motivo de Turismo de Compra.

Analisando essa pesquisa, podemos estimar que chegam ao município aproximadamente 1850 veículos/mês transportando 65.000 passageiros/mês por motivo de Turismo de Compra (Tabela 2).

Figura 5: Trajeto Principal Realizado por Ônibus Fretado



Essas viagens ocorrem principalmente às terças-feiras, isso provavelmente devido à reposição de mercadorias pelo comércio, na segunda-feira (Figura 6).

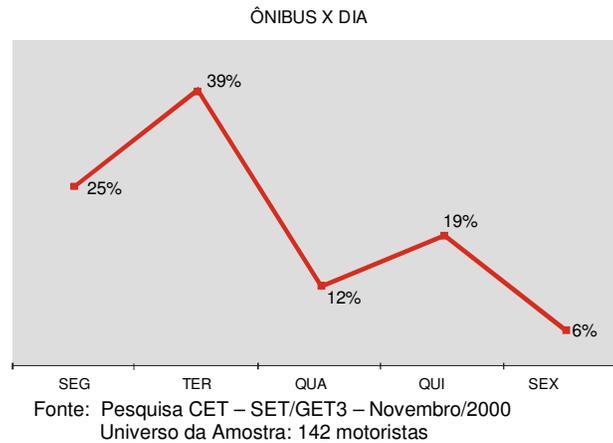
Tabela 2: Passageiros Transportados – Região do Brás

MÉDIA DE PASSAGEIROS / MÊS (NOVEMBRO 2000)*
QUANTIDADE DE PASSAGEIROS/MÊS = 65 000 passageiros
QUANTIDADE DE ÔNIBUS/MÊS = 1850 ônibus
MÉDIA PASSAGEIRO / ÔNIBUS = 35 passageiros
* Considerando somente as ruas pesquisadas: R. Oriente, R. Mileer, R. Maria Marcolina e R. Julio Ribeiro

* Considerando somente as ruas pesquisadas: R. Oriente, R. Mileer, R. Maria Marcolina e R. Julio Ribeiro

Fonte: Pesquisa CET – SET/GET3 – Novembro/2000 -
 Universo da Amostra: 142 motoristas

Figura 6: Distribuição Volumétrica de Ônibus por Dia da Semana



Os horários das chegadas dos veículos, por motivo de Turismo de Compra, ao município estão entre as 5:00hs e as 6:00hs, não coincidindo com os horários das chegadas das viagens observadas na pesquisa O/D-97 do Metrô/SP, já os horários das saídas dos veículos que vieram ao município por motivo de Turismo de Compra, estão entre 17:00hs e 18:00hs coincidindo com os horários de observados na pesquisa O/D-97 (Figuras 7 e 8).

Figura 7: Horário de Chegadas de Ônibus Fretado na Região do Brás

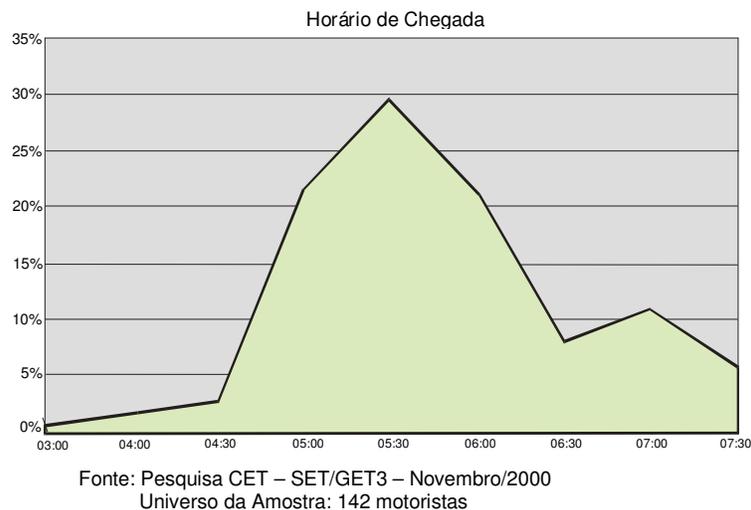
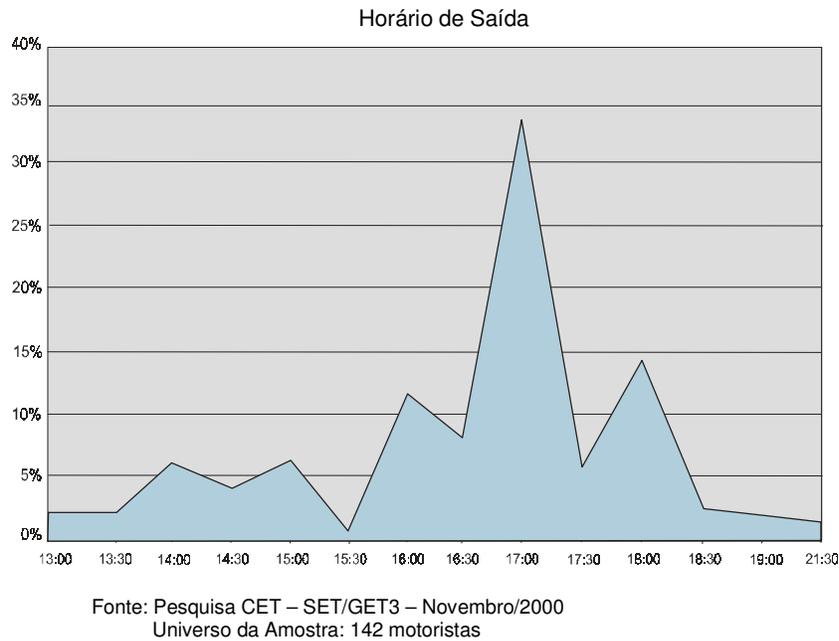


Figura 8: Horário de Saída de Ônibus Fretado na Região do Brás



As principais origens dos passageiros que visitam a região do Brás são provenientes do interior de São Paulo 30%, em seguida vem do Estado de Minas Gerais 21% (Figura 9).

As principais dificuldades dos motoristas são o estacionamento dos veículos 58% e a segurança 14% conforme citados na pesquisa (Figura 10), provavelmente isso se deve ao grande interesse dos comerciantes da cidade e fora dela de realizarem compras na região e não havendo locais exclusivos para o estacionamento dos ônibus, os motoristas necessitam disputar as vagas existentes nas vias públicas com os demais veículos.

A CET realizou pesquisa na cidade em Abril/2002 que determinou o número de veículos e em quais vias públicas estavam estacionados.

Essa pesquisa foi atualizada em Outubro/2002, totalizando 130 vias com aproximadamente 500 veículos (Figura 11).

Figura 9: Origem dos Ônibus que Visitam a Região do Brás

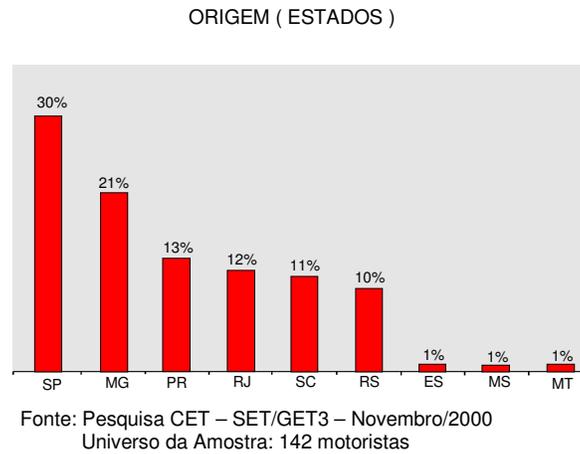


Figura 10: Principais Problemas dos Motoristas

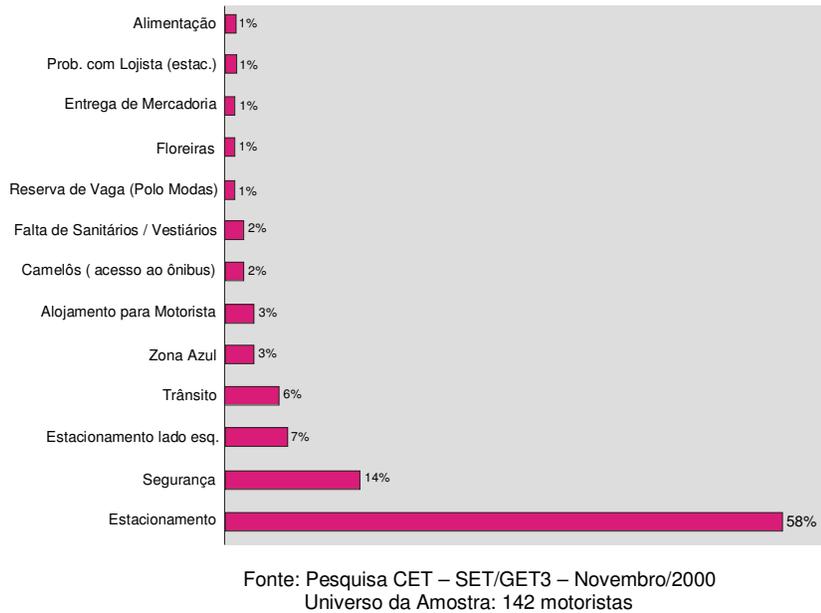
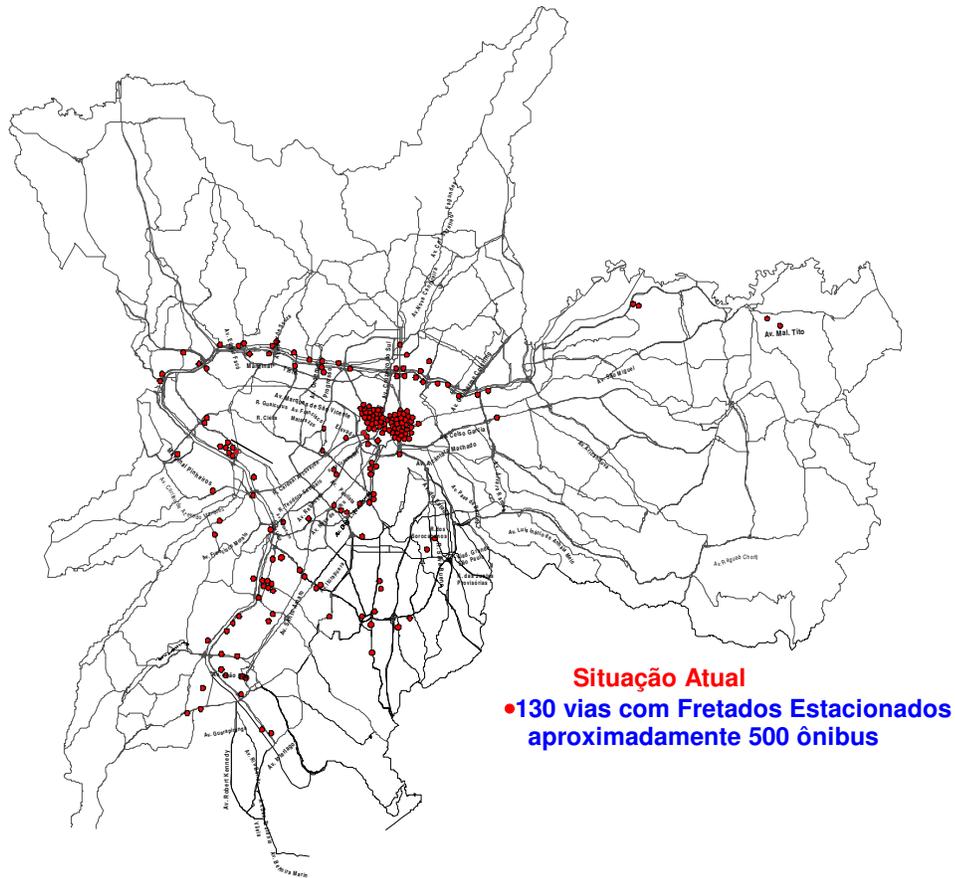


Figura 11: Vias com Estacionamento de Ônibus Fretado



Fonte: Pesquisa CET – SET – Outubro/2002

Através da pesquisa “Identificação de terminais e linhas irregulares em São Paulo” realizada pela ANTP em Junho/2001, pode-se observar que 61 instalações irregulares de transporte rodoviário de média e longa distância foram identificadas na cidade de São Paulo (Tabela 3).

Grande parte dessas instalações irregulares pertence às agências de viagens associadas às empresas não autorizadas legalmente a desempenhar serviços rodoviários de transporte de passageiros, realizando embarques/desembarques em vias públicas do município.

Tabela 3: Agências de Viagens

AGÊNCIAS	QUANTIDADE
Agências com terminais irregulares	38
Agências de empresas regulares com terminais irregulares	19
Agências de fretamento com terminais irregulares	01
Agências de Vans com terminais irregulares	03
TOTAL	61

Fonte: ANTP – Identificação de terminais e linhas irregulares em São Paulo - Junho/2001

3.2 Pesquisa da legislação existente

Foram consultadas e analisadas sob o enfoque das especificidades do município de São Paulo as legislações existentes no âmbito Federal a ANTT, que regulamenta as viagens internacionais e interestaduais inclusive turísticas e o EMBRATUR, que regulamenta quaisquer viagens de caráter turístico em todo território nacional.

No âmbito Estadual/São Paulo a ARTESP, que regulamenta o transporte de passageiros intermunicipal.

No âmbito Metropolitano a STM através da EMTU, que regulamenta o transporte de passageiros nas Regiões Metropolitanas de São Paulo, Campinas e Baixada Santista.

Os principais aspectos utilizados na elaboração do decreto e da portaria já publicados foram:

Definição dos regimes: contínuo e eventual;

Quantidade mínima de veículos exigidos para o cadastramento da operadora;

Documentação necessária para o cadastro da operadora;

Documentação exigida para o condutor;

Documentação exigida para o veículo;

As características dos veículos que serão utilizados na prestação do serviço de fretamento;

Documentação de porte obrigatório nos veículos em atividade de fretamento sendo disponível em local visível e de fácil acesso para a realização da fiscalização;

O operador responderá integral e solidariamente por todos os atos dos condutores durante o exercício das suas funções.

3.3 Pesquisa com as partes interessadas

Após análise dos dados encontrados, citados neste capítulo, foi elaborada proposta para regulamentação da atividade de fretamento no município de São Paulo.

Essa proposta foi apresentada em Junho/2002 em reunião, pela SMT, CET e SPTrans, para debate e busca de sugestões junto a empresários, sindicatos, associações e pessoas interessadas no assunto visando aprimorar a regulamentação proposta.

Após 1 mês foram recebidas 39 sugestões, das quais foram possíveis

atender a 59% (Tabela 4).

Tabela 4: Sugestões Encaminhadas a SMT

SUGESTÕES	QUANTIDADE	PORCENTAGEM
Recebidas	39	100%
Atendidas	23	59%
Inviabilizadas	15	38%
Em Estudo	1	3%

Fonte: CET – Sugestões recebidas Junho/2002

As principais sugestões atendidas foram:

A operadora ser constituída por pessoa jurídica, para uniformizar as obrigações de cada uma.

O veículo ser licenciado no estado de São Paulo, devido o grande número de empresas sediadas no estado e atendem a capital paulista.

Prazo de 90 (noventa) dias para viabilizar estacionamento dos veículos, devido ao prazo sugerido ser impraticável.

Aceitar o cadastro das empresas para fretamento de âmbito intermunicipal em órgãos da administração pública competente, pois esse cadastro é referente à origem/destino das viagens.

Viabilizar a entrada de veículos em atividade de fretamento na área interna a Rótula para atender ao turismo da região central da cidade.

A sugestão em estudo é a viabilidade de estacionamento junto aos pontos turísticos da cidade.

Entende-se por Rótula as vias: Av. Ipiranga, Av. São Luiz, Vd. Jacarei, R. Maria Paula, Vd. Maria Paula, Pça. João Mendes, R. Anita Garibaldi, R. Rangel Pestana, Vd. Mercúrio, R. da Figueira, Av. Mercúrio, Av. Senador Queiroz, Pça. Alfredo Issa, Av. Ipiranga.

4. CONCLUSÃO

O transporte coletivo passa por diversas dificuldades, mas não impossíveis de adequação. O transporte é um dos fatores de inclusão social que interfere no trânsito, no urbanismo e na qualidade de vida e que não se restringe apenas à poluição e circulação, mas também na educação, saúde, moradia, lazer, trabalho, segurança e justiça direitos assegurados pela Constituição Federal.

O fretamento transporta passageiros de todas as classes sociais, não importando a localização da moradia, da idade dos usuários, da raça e cor.

A concorrência do setor privado cria um significativo diferencial entre a atividade de fretamento e o transporte coletivo público. É necessário se adequar ao interesse do contratante que deseja transportar os usuários do local mais próximo de suas residências até o destino de suas viagens, de forma mais rápida, segura e confortável.

As legislações publicadas no município de São Paulo tem como premissas principais:

Atender aos anseios de inúmeros munícipes que desejavam a proibição do estacionamento de ônibus em vias públicas, pois estes tornavam o local inseguro para os moradores e pedestres e ainda interferiam na fluidez viária.

Restringir a circulação de ônibus fretado na área interna à Rótula, tem como objetivo viabilizar e compatibilizar com a implantação da futura Rede Integrada de Transporte Coletivo Público Municipal na região central, otimizando os tempos de viagens dos usuários.

A idoneidade da prestadora de serviço, devido ser constituída pessoa jurídica e estar devidamente em dia com as obrigações junto aos órgãos competentes, o usuário pode contar com veículos inspecionados por equipe altamente treinada tendo como garantia maior segurança e conforto.

As paradas estão ocorrendo em locais distintos dos pontos de parada dos ônibus urbanos, visando diminuir os conflitos gerados e o tempo total das viagens tanto para o Sistema de transporte Coletivo Público como para o Privado.

Atualmente esta em elaboração a portaria de sanções e penalidades para que a atuação da fiscalização possa ser mais adequada a atividade já regulamentada.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTP. **Identificação de Terminais e Linhas Irregulares em São Paulo**. São Paulo, 2001

CET. **Pesquisa Ônibus Fretado – Área do Brás.** São Paulo: Gerência de Engenharia de Tráfego 3; 2000.

CET. **Pesquisa Estacionamento de Ônibus Fretado.** São Paulo: Superintendência de Engenharia de Tráfego; 2002.

FERRAZ, Antonio Clóvis Coca Pinto. **Escritos sobre transporte, trânsito e urbanismo.** São Carlos: São Francisco Gráfica e Editora; 1998.

LIMA, Alberto. **Transporte de passageiros por fretamento de ônibus e terminais de passageiros.** São Paulo: Revista dos Transportes Públicos ANTP, Ano. 24 nº 93. Bartira Gráfica e Editora; 2001.

LIMA, Alberto. VERRONI, José Henrique Zioni. JUNQUEIRA, Laurindo. SOARES, Luis Américo. PINTO, Regina Rocha de Souza. SOUZA, Sandra Stephani de. MORAWSKI, Silvia.. **A Legislação do Transporte Coletivo e o Serviço de Fretamento.** São Paulo: Comissão de Serviço de Fretamento e Terminais de Passageiros – ANTP; 2002.

LIMA, Alberto. **A satisfação no transporte coletivo através do modelo de serviço de fretamento e o progresso das cidades.** São Paulo: Revista dos Transportes Públicos ANTP. Ano. 25 nº 100. Bartira Gráfica e Editora; 2003.

METRÔ/SP. **Pesquisa Origem/Destino.** São Paulo: 1997.

PINTO, Regina Rocha de Souza e SANTOS, Jorge Miguel dos. **Fretamento: Uma alternativa atraente para combater o transporte individual.** São Paulo: Transfretur; 2004.

Revistur. Edição Piloto nº 000. **Turismo Rodrigues “O Pioneiro”**. Santo André: Editora do Diário Grande ABC; 1977.

Revistur. nº 002. **Sabetur Pioneira de transportes de turismo em São Bernardo**. Santo André: Editora do Diário Grande ABC; 1978.

Revistur, Ano III nº.13. **Atuação da EMTU no sistema de transportes**. Santo André: Editora do Diário Grande ABC; 1980.

Revistur, Ano IV nº.17. **Transporte de fretamento no Instituto de Engenharia**. Santo André: Editora do Diário Grande ABC; 1981.

Revistur, Ano V nº.27. **Assinado Decreto do Transporte Turístico**. Santo André: Editora do Diário Grande ABC; 1982.

RODRIGUES, Marly. **LINHAS E TRAJETOS: História do serviço de transporte coletivo em Santo André**. Santo André: Expressão Gráfica & Editora; 2001.

SPTRANS. **Sistema Infotrans AS400**. São Paulo: Área de Estudos Econômicos; 2005 .

SPTRANS. **Pesquisa DO-GTD**. São Paulo: Diretoria Operacional; 2002.

VASCONCELLOS, Eduardo. Alcantara. **Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo**. São Paulo: Annablume Editora; 1999.

6 ANEXOS

6.1 Lei Municipal 13.241 de 12 de Dezembro de 2001

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

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

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

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

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

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

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

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

I - Sistema Integrado composto por:

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

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

- a) no caso dos serviços complementares serem oferecidos aos mesmos usuários do Sistema Integrado, esta oferta será limitada a um percentual definido por decreto editado pelo Poder Público;
- b) o prestador de serviço complementar deve aportar ao Poder Público um valor igual à remuneração fixada para o subsistema local por passageiro transportado.

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

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

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

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

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

IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

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

VI - redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VII - descentralização da gestão dos serviços delegados;

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

IX - articulação com as políticas de desenvolvimento urbano da Cidade definidas no Plano Diretor, de acordo com o artigo 174 da Lei Orgânica do

Município de São Paulo e, no que couber, quanto ao Estatuto da Cidade, instituído pela Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

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

CAPÍTULO III

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

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

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

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

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

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

V - poder concedente e permitente: Poder Público;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:

I - planejar os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;

II - autorizar e regular todas as linhas ou trechos de linha dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município, especialmente quanto ao Sistema Integrado;

III - regulamentar o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, observando-se as seguintes diretrizes:

- a) cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o Serviço, bem como as cláusulas do contrato;
- b) fiscalizar e controlar permanentemente a prestação do serviço;
- c) aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais;

- d) intervir na concessão, nos casos e condições previstos na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
- e) extinguir a concessão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
- f) revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
- g) homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;
- h) zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
- i) receber, apurar e solucionar denúncias e reclamações dos usuários, que serão cientificados das providências tomadas;
- j) estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;
- k) implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

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

Art. 9º - Constitui obrigação dos operadores prestar o serviço delegado, de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como na Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e alterações subseqüentes, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:

I - prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;

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

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

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

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

VI - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V - o ônus da delegação, quando existente;

VI - as formas de remuneração do serviço.

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

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

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

- I - o objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;
- II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;
- III - o valor da remuneração e as condições de pagamento, os critérios, a data-base e periodicidade do reajustamento de preços, os critérios de atualização monetária entre a data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;
- IV - os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;
- V - os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço;
- VI - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;
- VII - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;
- VIII - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;
- IX - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;
- X - os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;
- XI - os bens reversíveis;
- XII - os casos de rescisão;
- XIII - a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

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

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

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

§ 3º - Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma dos artigos 36 e 37 da Lei nº 8.987/95.

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

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

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

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

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

Art. 19 - A permissão será revogada:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 24 - Do ato da intervenção deverá constar:

I - os motivos da intervenção e sua necessidade;

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

III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;

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

Art. 25 - No período de intervenção, a Municipalidade assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos

que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

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

CAPÍTULO IV

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 3º - O Poder Público poderá prever em favor do operador, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas,

complementares ou acessórias, com ou sem exclusividade, com vistas a determinar o valor da remuneração.

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

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

CAPÍTULO V

DA GESTÃO DESCENTRALIZADA DO SISTEMA

DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

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

I - elaborar estudos para a realização do planejamento do Sistema;

II - executar a fiscalização da prestação dos serviços;

III - gerenciar o Sistema de acordo com as diretrizes e políticas estabelecidas pela Prefeitura do Município de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único - Para executar as atribuições dispostas neste artigo, a São Paulo Transporte S.A. será contratada pelo Poder Público.

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

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

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

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

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

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

III - estabelecer parcerias em projetos de desenvolvimento tecnológico e de cooperação técnica;

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

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

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

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

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

II - estabelecer o modelo técnico, comercial e financeiro a ser adotado.

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

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

II - requalificar os trabalhadores, buscando o aperfeiçoamento para a prestação de serviço público de qualidade e a educação de trânsito e transporte;

III - aperfeiçoar, treinar e qualificar os trabalhadores do sistema, abrangendo funções de operação, fiscalização, manutenção e administração.

CAPÍTULO VI

DAS PENALIDADES

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

I - imediata apreensão dos veículos;

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

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

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

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

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

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

Art. 35 - Pelo não cumprimento das disposições constantes desta lei e das demais normas legais aplicáveis, bem como do contrato, observado o disposto

na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, serão aplicadas aos operadores do Sistema, as seguintes sanções:

- I - advertência escrita;
- II - multa contratual;
- III - apreensão do veículo;
- IV - afastamento de funcionários;
- V - intervenção, no caso de concessão;
- VI - rescisão do contrato;
- VII - declaração de caducidade da concessão.

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

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

6.2 Decreto Municipal 42.423 de 23 de Setembro de 2002

Dispõe sobre a regulamentação da atividade de fretamento, como modalidade do serviço de transporte coletivo privado de passageiros, prevista na Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, e dá outras providências.

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

CONSIDERANDO o disposto no artigo 179 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, segundo o qual compete ao Poder Público a organização, a provisão, o controle e a fiscalização do transporte fretado;

CONSIDERANDO que, de acordo com o § 2º do artigo 1º da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, o fretamento é modalidade de Transporte Coletivo Privado, sujeito à regulamentação do Poder Público Municipal,

DECRETA:

I Disposições Preliminares

Art. 1º - Este decreto regulamenta o exercício da atividade de fretamento, prevista na Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, como modalidade do Serviço de Transporte Coletivo Privado de Passageiros.

Art. 2º - Considera-se fretamento a atividade econômica privada de transporte coletivo restrita a segmento específico e pré-determinado de passageiros, que não se sujeita às obrigações de universalização, continuidade e modicidade tarifária, atributos do Transporte Coletivo Público de Passageiros.

Parágrafo único - Para efeitos deste decreto o fretamento é classificado da seguinte forma:

I - de âmbito municipal: é a atividade de transporte coletivo privado com origem e destino dentro dos limites do Município de São Paulo, prestado regular ou ocasionalmente;

II - de âmbito intermunicipal: é a atividade de transporte coletivo privado em que o Município de São Paulo figura, em qualquer hipótese, como localidade de referência dos trajetos, seja como destino, origem ou rota de passagem.

II Das Condições para a Exercício da Atividade

Art. 3º - Para o exercício da atividade de fretamento de âmbito municipal, o operador, pessoa jurídica, deverá obter o Termo de Autorização específico, renovado periodicamente, expedido pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 1º - Para obtenção do Termo de Autorização, objeto do "caput" deste artigo, o operador deverá dispor de mais de um veículo e realizar cadastramento na Secretaria Municipal de Transportes, devendo atender aos seguintes requisitos:

I - habilitação dos veículos em vistoria técnica;

II - comprovação de inscrição no Cadastro de Contribuintes Mobiliários do Município de São Paulo - CCM como prestador do serviço de transporte de passageiros;

III - comprovação de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas - CNPJ;

IV - apresentação de contrato social ou estatuto social devidamente registrados;

V - comprovação de regularidade fiscal perante a Fazenda Federal;

VI - comprovação de regularidade fiscal perante as Fazendas Estadual e Municipal, referente aos tributos relacionados com a atividade de transporte de passageiros;

VII - comprovação de regularidade relativa à Seguridade Social - INSS e ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS;

VIII - operação dos veículos de transporte de passageiros somente com condutores portadores de Carteira Nacional de Habilitação na categoria profissional "D" ou "E";

IX - comprovação do licenciamento dos veículos indicados para a atividade no Estado de São Paulo.

§ 2º - Os veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento de âmbito municipal não poderão ter tempo de uso superior a:

I - ônibus: 15 (quinze) anos;

II - demais veículos: 8 (oito) anos.

Art. 4º - O operador da atividade de fretamento de âmbito municipal deverá portar, em local visível do veículo, o respectivo Termo de Autorização.

Art. 5º - No caso de fretamento intermunicipal, a autorização e o comprovante em validade de vistoria técnica, emitidos pelos respectivos órgãos públicos responsáveis, habilitam o operador ao desempenho da atividade nos limites do Município, devendo ser portados em local visível do veículo.

Art. 6º - A atividade de fretamento, de âmbito municipal ou intermunicipal, deverá ser previamente contratada, cabendo obrigatoriamente ao operador portar os seguintes instrumentos comprobatórios do ajuste:

I - contrato de prestação do serviço ou nota fiscal da atividade;

II - lista de usuários ou documento específico comprobatório da prévia autorização do itinerário e pontos de parada, nos termos do ato normativo regulamentar.

§ 1º - Ao operador da atividade de fretamento não é permitido embarcar e desembarcar passageiros em ponto de parada, estação de transferência ou terminal do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, salvo autorização específica da Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º - É vedado o transporte de passageiros em pé, no interior dos veículos destinados à atividade de fretamento, devendo ser respeitada a capacidade original de lotação de passageiros sentados do veículo.

Art. 7º - É vedado o uso de vias e logradouros públicos para estacionamento dos veículos de transporte de passageiros, cabendo ao operador, de âmbito municipal ou intermunicipal, dispor de local próprio para essa finalidade.

Parágrafo único - Em caráter excepcional e transitório, desde que não comprometa a fluidez do trânsito, e o desempenho do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, bem como não cause transtornos à vizinhança, a Secretaria Municipal de Transportes poderá autorizar, após análise técnica, o uso de vias e logradouros públicos para o estacionamento de veículos de fretamento, mediante edição de ato normativo específico.

Art. 8º - A circulação dos veículos destinados à atividade de fretamento, de âmbito municipal ou intermunicipal, sujeita-se às seguintes condições:

I - é vedada a circulação na área interna da Rótula, descrita no Anexo Único deste decreto, salvo específica autorização expedida pela Secretaria Municipal de Transportes;

II - a circulação poderá sofrer restrição na Rótula supramencionada e no viário que lhe é externo, por meio da edição de ato normativo da Secretaria Municipal de Transportes, nos casos em que puder afetar significativamente o desempenho do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, conforme as avaliações técnicas pertinentes.

III Sanções Administrativas

Art. 9º - A inobservância das obrigações estabelecidas nos atos regulamentares sujeitará o operador de fretamento de âmbito municipal às seguintes penalidades, aplicáveis, separadas ou cumulativamente, independentemente da ordem em que estão classificadas:

I - retenção e remoção do veículo;

II - suspensão do Termo de Autorização;

III - revogação do Termo de Autorização;

IV - suspensão ou cassação do certificado de vínculo ao serviço.

§ 1º - A penalidade prevista no inciso I do "caput" deste artigo é também aplicável ao operador de fretamento de âmbito intermunicipal.

§ 2º - O veículo retido pelo Poder Público, nos termos do inciso I do "caput" deste artigo, será liberado após o pagamento integral dos preços públicos de remoção e estadia, conforme fixado em norma pertinente.

Art. 10 - O exercício da atividade de fretamento de âmbito municipal ou intermunicipal, nos limites da Cidade de São Paulo, sem a devida autorização, nos termos do presente decreto, configura atividade ilegal e será considerada clandestina, nos termos do artigo 34 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, competindo à Secretaria Municipal de Transportes aplicar ao infrator as seguintes sanções:

I - imediata apreensão do veículo;

II - aplicação de multa na importância de R\$ 3.400,00 (três mil e quatrocentos reais), com valor dobrado em caso de reincidência.

§ 1º - O veículo apreendido, nos termos do "caput" deste artigo, ficará retido pelo Poder Público até o pagamento integral de todas as importâncias devidas pelo infrator, incluindo-se os preços públicos de remoção e estadia.

§ 2º - Para efeito deste artigo, considera-se reincidência o cometimento da mesma infração que deu causa à primeira sanção, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias.

Art. 11 - A Secretaria Municipal de Transportes designará Comissão para julgamento dos recursos interpostos contra a aplicação das penalidades.

IV Disposições Finais e Transitórias

Art. 12 - A Secretaria Municipal de Transportes poderá regulamentar as características dos veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento.

Art. 13 - Os operadores da atividade de fretamento, de âmbito municipal ou intermunicipal, terão 90 (noventa) dias, a contar da data de publicação deste decreto, para dispor de local próprio, em condições de uso, para estacionamento dos veículos, nos termos do artigo 7º deste decreto.

Art. 14 - Os atuais operadores, pessoas físicas e jurídicas, que estejam executando atividade de fretamento de âmbito municipal, terão 90 (noventa) dias, a contar da data de publicação deste decreto, para se cadastrarem na Secretaria Municipal de Transportes, nos termos do artigo 3º deste decreto.

Parágrafo único - O cadastramento das pessoas físicas, previsto no "caput" deste artigo, será realizado em caráter provisório e terá validade de 90 (noventa) dias, findo os quais se realizará novo cadastramento, devendo as pessoas físicas, para tanto, estarem constituídas como pessoas jurídicas.

Art. 15 - Para atendimento das exigências do presente decreto, o operador terá prazo de 18 (dezoito) meses para adequar seus veículos às disposições do § 2º do artigo 3º deste decreto.

Art. 16 - Compete ao órgão regulador previsto no artigo 30 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, a edição das demais normas regulamentares necessárias à execução deste decreto.

Parágrafo único - Até a instituição do órgão regulador, a edição de normas regulamentares é atribuição da Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 17 - As despesas decorrentes deste decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 18 - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 23 de setembro de 2002, 449º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 23 de setembro de 2002.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

6.3 Decreto Municipal 44.730 de 12 de Maio de 2004

Dispõe sobre a idade de veículos utilizados na atividade de fretamento, regulamentada pelo Decreto nº 42.423, de 23 de setembro de 2002, e altera os incisos I e II do § 2º do seu artigo 3º.

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

CONSIDERANDO a necessidade de zelar pela segurança dos usuários do serviço de fretamento, mediante a seleção de veículos em bom estado de funcionamento;

CONSIDERANDO que o veículo destinado a esse serviço sofre menor desgaste operacional e, portanto, possui maior vida útil,

DECRETA:

Art. 1º.- Os incisos I e II do § 2º do artigo 3º do Decreto nº 42.423, de 23 de setembro de 2002, passam a vigorar com a seguinte redação:

((ARTIGO))"Art. 3º.

§ 2º.....

I - ônibus e microônibus: 20 (vinte) anos, excluído o ano de fabricação;

II - demais veículos: 10 (dez) anos, excluído o ano de fabricação."(NR)

Art. 2º. - Excepcionalmente, será aceito veículo com idade superior à prevista nos incisos I e II do § 2º do artigo 3º do Decreto nº 42.423, de 2002, ora alterados, desde que adquirido em data anterior à da publicação deste decreto e aprovado em vistoria realizada pela Secretaria Municipal de Transportes ou entidade credenciada.

Art. 3º. - Os operadores do serviço de fretamento deverão adequar sua frota às disposições deste decreto no prazo de 12 (doze) meses, contado da data de sua publicação.

Art. 4º. - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 12 de maio de 2004, 451º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

LUIZ TARCÍSIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

LUÍS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 12 de maio de 2004.
UBIRATAN DE PAULA SANTOS, Secretário do Governo Municipal - Substituto

6.4 Portaria Municipal 190 SMT.GAB de 25 de Outubro de 2003

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

CONSIDERANDO a edição da Lei nº13.241, de 12 de dezembro de 2001 e do Decreto nº42.423, de 23 de setembro de 2002,

CONSIDERANDO a necessidade de regulamentação específica para a atividade de Transporte Coletivo Privado de Passageiros por Fretamento no âmbito do Município de São Paulo,

CONSIDERANDO a necessidade de estatuir as condições e os procedimentos para emissão e administração do Termo de Autorização, do Certificado de Vínculo ao Serviço, do Cadastro de Condutores e do Cartão de Cadastro Simplificado

R E S O L V E:

CAPÍTULO I –

DAS CONDIÇÕES PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇO

Artigo 1º - A atividade de fretamento de âmbito municipal é classificada sob os regimes:

I - contínuo: serviço prestado a um cliente, pessoa jurídica, mediante contrato ou resumo de contrato escrito e passageiros identificados através de lista,

crachás ou carteirinhas de identificação de associações ou empresas, para um determinado número de viagens, tendo por objeto o transporte de empregados, dirigentes de empresas, estudantes, associados e usuários;

II - eventual: serviço prestado à pessoa ou a um grupo de pessoas, mediante contrato ou resumo de contrato por escrito, para uma viagem, com emissão de nota fiscal.

Artigo 2º - A exploração do serviço de fretamento de âmbito municipal será autorizada através de Termo de Autorização, concedido pelo Departamento de Transportes Públicos - DTP, desta Secretaria, às Pessoas Jurídicas e, provisoriamente às Pessoas Físicas.

Artigo 3º - O operador da atividade de fretamento de âmbito municipal deverá apresentar requerimento com cópias autenticadas dos documentos a seguir arrolados, na rua Joaquim Carlos, 655 - Pari, para obtenção do Termo de Autorização:

I - Comprovante de inscrição no Cadastro dos Contribuintes Mobiliários - CCM, na qualidade de prestador do serviço de transporte;

II - Comprovante de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas - CNPJ;

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 - Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Municipal e Estadual, referente aos tributos vinculados à atividade de prestação do serviço de transporte, tais como ISS e IPVA, apresentando documento comprobatório sobre eventuais pedidos de isenções tributárias; em andamento ou em definitivo.

VI - Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Federal;

VII - Prova de regularidade relativa à Seguridade Social - INSS;

VIII - Prova de regularidade relativo ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS;

IX - Declaração dos locais adequados para estacionamento e manutenção dos veículos.

Parágrafo Único - Para fins do inciso III, apresentar contrato de constituição da empresa, a última alteração e Ficha de Breve Relato expedida pela Junta Comercial de São Paulo.

Artigo 4º - A renovação do Termo de Autorização, deverá ocorrer anualmente, no Departamento de Transportes Públicos, podendo ser solicitada nos 90 (noventa) dias que antecedem seu vencimento.

Parágrafo Único - A renovação do Termo de Autorização fica subordinada a regularidade documental do operador nos termos do art.3º desta Portaria.

Artigo 5º - O operador deve apresentar original e entregar cópia autenticada do Certificado de Registro do Veículo - CRV, comprovando a propriedade de no mínimo 2 (dois) veículos para o exercício da atividade de fretamento de âmbito municipal, nos termos dispostos pelo §1º, do artigo 3º, do Decreto nº42.423/02.

Parágrafo Único - Salvo casos de veículos com financiamento, desde que adquiridos em data anterior a publicação desta portaria e cujos arrendatários figurem como sócios da empresa.

Artigo 6º - A ocorrência de isenção tributária referente ao IPVA implicará na emissão de Certificado de Vínculo ao Serviço restrito à atividade de fretamento contínuo.

Artigo 7º - A Pessoa Física, prevista no artigo 14, do Decreto nº42.423/02, que requereu o Termo de Autorização Provisório no Departamento de Transportes Públicos em tempo hábil conforme Port. 141/03 SMT-GAB., receberá um Termo Provisório com vigência de 90 (noventa) dias contados de sua expedição.

Parágrafo Único - Durante a vigência da autorização provisória a pessoa física deve se constituir em pessoa jurídica e requerer o Termo de Autorização definitivo, atendidos os dispositivos desta Portaria.

Artigo 8º - Para executar a atividade de fretamento, o operador deverá manter condutor devidamente registrado no Cadastro Municipal de Condutores.

Artigo 9º - O Cadastro de Condutor será expedido mediante a entrega de cópias simples, exceto incisos VI e VII, dos seguintes documentos:

I - Cédula de Identidade - RG;

II - Cadastro de Pessoa Física - CPF;

III - Comprovante de endereço, emitido há no máximo 60 (sessenta) dias;

IV - Carteira Nacional de Habilitação na categoria "D" ou "E";

V - Comprovante de Curso de Transporte Coletivo de Passageiros expedido por órgão da Administração Pública, nos termos das Portarias DETRAN, nºs 12/00, 398/02 e 689/03;

VI - Originais das: Certidão Negativa de Distribuição Criminal e de Execução Criminal, expedidas até 90 (noventa) dias anteriores à data de entrada do pedido de credenciamento.

VII - Documento de Arrecadação Municipal, comprovando o pagamento do preço público;

Parágrafo Único - A validade do Cadastro de Condutor será de 5 (cinco) anos ou quando do vencimento da Carteira Nacional de Habilitação- CNH se este ocorrer antes, devendo ser renovado nos 30 (trinta) dias que antecedem seu vencimento.

Artigo 10 - O operador responderá integral e solidariamente por todos os atos dos Condutores durante o exercício de suas funções.

Artigo 11 - A não renovação do Termo de Autorização, do Certificado de Vínculo ao Serviço ou do Cadastro de Condutor, no prazo estabelecido, implicará, automaticamente na remoção do veículo e na aplicação das infrações e penalidades previstas na regulamentação vigente.

CAPÍTULO II – DOS VEÍCULOS

Artigo 12 - Para cada veículo que executa o serviço de fretamento municipal, o operador deverá requerer um Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS, apresentando os seguintes documentos:

I - Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV,

II - Certificado de Registro do Veículo - CRV,

III - Nota fiscal se for veículo novo ou CRV, com transferência autorizada, com firma reconhecida da assinatura dentro do seu prazo de validade ou no caso de arrendamento mercantil como único beneficiário;

IV - Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Estadual - IPVA apresentando documento comprobatório sobre eventual isenção tributária; ou protocolo de pedido de isenção tributária em andamento.

V - DPVAT - Seguro Obrigatório com recolhimento no código 3;

VI - Comprovante de Apólice de Seguro, individual ou coletiva, de responsabilidade civil objetiva e acidente por passageiro, fixada em no mínimo 94.000 (noventa e quatro mil) Ufirs por veículo.

VII - Apresentar comprovante de quitação de débitos municipais relativo ao veículo;

III- Documento de Arrecadação Municipal comprovando o pagamento de preço público.

Artigo 13 - Os veículos destinados ao fretamento deverão estar regularmente registrados no DETRAN, ou órgão equivalente, na categoria de transporte de passageiros de aluguel, atender às exigências do Código de Trânsito Brasileiro e da legislação pertinente.

I - Os ônibus, veículos automotores de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, conforme especificação do fabricante, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor, deverão ter no máximo 15 (quinze) anos, excluído o ano de fabricação.

II - Os micro-ônibus, veículos automotores de transporte coletivo, em conformidade com a Resolução nº811/96 do CONTRAN, com capacidade para até vinte passageiros, conforme especificação do fabricante, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor, deverão ter no máximo 08 (oito) anos, excluído o ano de fabricação.

Parágrafo Único - O operador terá prazo, até 23 de março de 2004, para adequar seus veículos às disposições do §2º, do artigo 3º, do Decreto nº42.423, de 23 de setembro de 2002.

Artigo 14 - O Certificado de Vínculo ao Serviço-CVS deverá ser renovado periodicamente conforme estabelecido por ato normativo específico emitido pelo Departamento de Transportes Públicos, mediante a aprovação do veículo em vistoria e apresentação dos documentos previstos no art. 12º desta Portaria.

Artigo 15 - Os veículos destinados à atividade de fretamento deverão apresentar afixados em sua carroceria inscrições na forma e tamanho a serem definidos, com o número de controle e demais inscrições determinadas pelo Departamento de Transportes Públicos e deverão ter cores, logotipo, inscrições

e símbolos distintos e diferenciados de qualquer outro regime regular de transporte coletivo de passageiros.

Artigo 16 - O operador poderá solicitar a substituição do veículo cadastrado no Certificado de Vínculo ao Serviço.

Parágrafo Primeiro - A substituição será sempre condicionada à aprovação do veículo em vistoria.

Parágrafo Segundo - A substituição do veículo não cancela as penalidades e as pontuações existentes no Certificado de Vínculo ao Serviço.

Artigo 17 - Só será permitida a substituição do veículo ou solicitação de novo Certificado de Vínculo ao Serviço, mediante o pagamento dos débitos e resolução das pendências existentes com relação ao Certificado já expedido àquele veículo e ao Termo de Autorização quando se tratar de novo CVS.

Artigo 18 - O operador, mantendo o número mínimo de veículos exigido, poderá requerer cancelamento do Certificado de Vínculo ao Serviço, bem como solicitar cancelamento de cadastro de qualquer veículo declarando que o mesmo está sendo desvinculado do serviço, pagando todos os débitos pendentes.

Parágrafo Único - Na hipótese do Certificado de Vínculo ao Serviço cancelado ter saldo de penalidades e pontuações, este saldo será transferido ao primeiro Certificado de Vínculo ao Serviço que venha ser solicitado pelo titular no prazo de 6 (seis) meses.

CAPÍTULO III –

DA OPERAÇÃO E EXECUÇÃO DO SERVIÇO

Artigo 19 - Na execução do serviço o operador da atividade de fretamento de âmbito municipal, deverá portar, dentro do veículo, em local visível e de fácil acesso:

I - Termo de Autorização, original ou cópia autenticada;

II - Certificado de Vínculo ao Serviço de fretamento referente ao veículo conduzido;

III - Cadastro de Condutor;

IV - Resumo ou Extrato do contrato de prestação do serviço ou nota fiscal, sendo obrigatório em ambos, constar a finalidade da atividade de fretamento;

V - Autorização Específica para circulação, estacionamento e parada, nos casos previstos nos artigos 6o, 7o e 8º, do Decreto nº 42.423, de 23 de setembro de 2002, e, demais atos normativos específicos.

Artigo 20 - Para circulação nas áreas restritas, estacionamento e parada o Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV emitirá Autorização Específica, com base no Termo de Autorização e no Certificado de Vínculo ao Serviço, expedidos pelo Departamento de Transportes Públicos, ao operador da atividade de fretamento de âmbito municipal, e, no cartão de cadastro simplificado, quando a atividade de fretamento for de âmbito intermunicipal.

CAPÍTULO IV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Artigo 21 - O operador da atividade de fretamento contínuo de âmbito intermunicipal deverá realizar cadastramento simplificado no Departamento de

Transportes Públicos do Município de São Paulo-DTP, na rua Joaquim Carlos, 655 - Pari ou no endereço eletrônico específico, sendo emitido um Cartão de Cadastro Simplificado, mediante a apresentação dos seguintes documentos:

I - CNPJ válido;

II - Documento expedido pelo órgão competente que autorize o serviço de fretamento intermunicipal;

III - Relação de veículos autorizados a operar expedida pelo órgão competente;

IV - Pagamento do preço público correspondente.

Artigo 22 - A atividade de fretamento de âmbito municipal ou intermunicipal, nos limites da Cidade de São Paulo, sem o Termo de Autorização caracterizará atividade ilegal no termos do artigo 34 da Lei nº13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Artigo 23 - O detentor o Termo de Autorização Provisório de Pessoa Física deverá atender as exigências relativas ao cadastro de condutores e dos respectivos veículos previstos nesta Portaria.

Artigo 24 - A operacionalização da fiscalização será realizada pela São Paulo Transportes S.A. - SPTrans, com apoio operacional da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET , mediante comunicação referente aos veículos irregulares quanto à circulação, estacionamento e parada.

Artigo 25 - O Departamento de Transportes Públicos poderá expedir normas regulamentares complementares a esta Portaria.

Artigo 26 - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogando expressamente a Port. 141/03 - SMT-GAB.

6.5 Portaria Municipal 047 SMT.GAB. de 21 de Abril de 2004

O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES no uso de suas atribuições, que lhes são conferidas por Lei e;

CONSIDERANDO o artigo 24 do Código Brasileiro de Trânsito - CTB que estabelece a competência aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição de: planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais;

CONSIDERANDO a publicação do Decreto nº 42.423, de 23 de Setembro de 2002, que estabelece as exceções de circulação, estacionamento e parada ficando o operador no exercício da atividade de fretamento condicionado, quando necessário, a obtenção de Autorização Específica junto à Secretaria Municipal de Transportes;

CONSIDERANDO a publicação da Portaria nº190/03-SMT.GAB, de 25 de Outubro de 2003, que dispõe sobre os procedimentos de cadastramento para o operador da atividade de fretamento;

CONSIDERANDO a necessidade de se instituir procedimentos para a obtenção da Autorização Específica,

R E S O L V E:

Artigo 1º - Esta Portaria regulamenta as exceções de circulação, estacionamento e parada, bem como os procedimentos para obtenção da Autorização Específica, quando necessária no exercício da atividade de fretamento.

Artigo 2º - Fica autorizado o embarque e o desembarque de passageiros do Sistema de Transporte Coletivo Privado - Fretamento nos pontos de parada de transporte coletivo, nos seguintes locais:

I - Vias de Trânsito Rápido - VTR, definidas e estabelecidas pelo Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV;

II - Avenida Alcides Sangirardi entre o acesso à Avenida Professor Alcebíades Delamare e Rua Armando Petrella; Avenida Alexandre Colares entre Avenida Manoel Monteiro de Araújo e Rua São Bernardino; Rua Andries Both entre Avenida Marginal esquerda do Rio Tietê e Rua Antoine Bourdelle; Rua Ari Aps entre Rua Augusto Farinha e rua Marechal Fiúza de Castro; Avenida Professor Ascendino Reis (Sentido Bairro - Centro) entre Rua Doutor Afonso Baccari e Rua José Ferreira Pinto; avenida Professor Ascendino Reis (Sentido Centro - Bairro) entre Complexo Viário João Jorge Saad e a Praça Juca Mulato; Avenida Pedro Álvares Cabral entre Viaduto General Euclides Figueiredo e Complexo Viário João Jorge Saad; Avenida Assis Chateaubriand (Pista Local) entre Ponte das Bandeiras e Acesso à Avenida Olavo Fontoura; Rodovia Ayrton Senna (Pista Local) entre Viaduto do Imigrante Nordestino e Avenida Gabriela Mistral; Rua Azém Abdalla Azém entre Rua Doutor Romeu Ferro e Rua Augusto Farinha; Avenida Bandeirantes, do Sul entre Rua Soldado Gentil Guimarães e Viaduto Curuçá; Avenida Engenheiro Billings (Pista Local) entre Rua Antoine Bourdelle e Avenida Escola Politécnica; Rua São Bonifácio entre Rua Ponte Eng. Roberto Zuccolo e Avenida Alcides Sangirardi/Rua Picuí; Rua Carmópolis de Minas entre Viaduto Curuçá e Rodovia Presidente Dutra; Avenida Presidente Castelo Branco (Pista Local) entre Ponte da Freguesia do Ó e

Ponte Presidente Jânio Quadros; Avenida Chafariz das Saracuras entre Rua
Ciro Soares de Almeida e Rodovia Presidente Dutra; Rua Giro Soares de
Almeida entre Viaduto Curuçá e Avenida Chafariz das Saracuras; Rodovia
Presidente Dutra (Pista Local) entre Rua Carmópolis de Minas e Avenida
Morvan Dias de Figueiredo; Rodovia Presidente Dutra (Pista Local) entre Ponte
Nova Presidente Dutra e Rodovia Presidente Dutra; Avenida Condessa
Elisabeth de Robiano (Pista Local) entre Ponte Presidente Jânio Quadros e
Viaduto do Imigrante Nordestino; Rodovia Fernão Dias (Pista Local) entre Rua
Capitão Rubens e Viaduto da Vila Galvão; Rua General Furtado Nascimento
entre Rua Miralta e Avenida Arruda Botelho, Avenida das Nações Unidas entre
Avenida Interlagos e Ponte Transamérica, Ponte Transamérica; Avenida 23 de
Maio, Viaduto dos Imigrantes; Avenida Prestes Maia, Avenida Tiradentes,
Avenida Rubem Berta, Viaduto 11 de junho; Avenida Moreira Guimarães,
Viaduto João Julião da Costa Aguiar, Avenida Washington Luis entre Viaduto
João Julião da Costa Aguiar e Praça Ministro Pedro Chaves, Avenida Santos
Dumont, Passagem Tom Jobim, Avenida dos Bandeirantes; Viaduto República
da Armênia, Avenida Affonso Descragnolle Taunay.

Artigo 3º - Fica autorizada somente a circulação de veículos em atividade de
fretamento nas seguintes vias internas à Rótula:

Avenida 23 de Maio;

Avenida 9 de Julho;

Túnel Anhangabaú;

Passagem Tom Jobim;

Avenida Prestes Maia;

Avenida do Estado;
Rua Carlos Garcia;
Praça São Vito.

Artigo 4º - O operador da atividade de fretamento que tem veículo com destino à área interna à Rótula, por motivo de turismo, cultura, religião, hospedagem, fica autorizado à circulação e parada, respeitadas as condições específicas de utilização da via e a regulamentação da sinalização de trânsito existente.

Parágrafo único - Para efeitos desta portaria entende-se por:

I - Turismo - atividades que abrangem as modalidades de negócios, cultura, gastronomia, compras e afins;

II - Cultura - atividades que abrangem as modalidades de educação, lazer, esportes e afins;

III - Religião - atividades que abrangem rituais, cerimônias, reuniões, e afins, respeitadas a liberdade de crença, culto e organização;

IV - Hospedagem - atividades que abrangem acomodação em hotéis, albergues, pousadas, e afins.

Artigo 5º - A atividade de fretamento de que trata o artigo 4º, desta portaria, ficará sujeita à obtenção de Autorização Específica de circulação e parada, mediante edição de ato normativo específico, a ser expedido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, nos casos em que se constate o comprometimento da fluidez do trânsito e do desempenho do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

Artigo 6º - A atividade de fretamento por motivo de hospedagem fica sujeita à obtenção de Autorização Específica para estacionamento, conforme avaliação

do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, ou a quem este delegar, para realização da operação de carga e descarga de mercadorias transportadas pelos passageiros.

Artigo 7º - O operador da atividade de fretamento que tem veículo com destino à área interna à Rótula, por motivo de serviço deverá solicitar Autorização Específica para circulação e parada, respeitadas as condições específicas de utilização da via e a regulamentação da sinalização de trânsito existente.

§ 1º - Para efeitos desta portaria entendem-se por serviços as atividades que abrangem ofício, expediente, tarefa, ocupação, função, vínculo empregatício, atividade de trabalho intelectual, trabalho relacionado ao deslocamento de transporte diário e contínuo.

§ 2º - Neste caso somente poderá acessar a Rótula o operador que tenha contrato com empresa regularmente constituída com sede ou filial na área interna a Rótula.

Artigo 8º - O operador da atividade de fretamento, que tem veículo com destino à Rua 25 de Março, na área interna à Rótula, e imediações, por motivo de turismo, deverá obrigatoriamente realizar o embarque e o desembarque de passageiros e a operação de carga e descarga de mercadorias no Terminal Turístico de 25 de Março, sendo vedada à parada em pontos intermediários entre a origem e o destino no município.

§ 1º - Fica autorizado o estacionamento dos veículos no Terminal Turístico de 25 de Março respeitadas as condições específicas da via e a regulamentação da sinalização de trânsito existente.

§ 2º - Entende-se por imediações da Rua 25 de Março a área delimitada pelas vias abaixo relacionadas:

Avenida Senador Queirós, exclusive;

Rua Florêncio de Abreu, inclusive;

Largo São Bento, exclusive;

Rua Boa Vista, exclusive;

Rua Santa Teresa, exclusive;

Rua Wenceslau Brás, exclusive;

Rua Roberto Simonsen, exclusive;

Avenida Rangel Pestana, exclusive;

Rua Parque Dom Pedro II, inclusive;

Praça Ragueb Chohfi, inclusive;

Rua General Carneiro, inclusive;

Avenida do Estado, inclusive,

Avenida Mercúrio, exclusive.

Artigo 9º - O operador da atividade de fretamento que tem veículo com destino à região do Brás, por motivo de turismo, fica autorizado a estacionar nas seguintes vias, respeitadas as condições específicas de utilização da via e a regulamentação da sinalização de trânsito existente:

Rua Barão de Ladário entre a Rua Conselheiro Belisário e Rua João Teodoro;

Rua Miller entre Rua Conselheiro Belisário e Rua João Teodoro;

Rua Maria Marcolina entre Praça da Coréia e Rua Conselheiro Belisário;

Rua Chavantes entre Rua Maria Marcolina e Rua Conselheiro Belisário; entre

Rua Mendes Júnior e Rua Mendes Gonçalves;

Rua Almirante Barroso entre Rua Ricardo Gonçalves e Rua Bresser;
Rua Elisa Witacker entre Rua Rodrigues dos Santos e Rua Barão de Ladário;
Rua Bresser entre Rua Coronel Emídio Piedade e Rua Carlos Botelho;
Rua Mendes Gonçalves;
Rua Mendes Júnior;
Rua Maria Joaquina;
Rua Casemiro de Abreu;
Rua Conselheiro Belisário;
Rua Oriente;
Rua Júlio Ribeiro;
Rua Rodrigues dos Santos;
Rua Henrique Dias.

Artigo 10 - O operador da atividade de fretamento que tem veículo com destino à região do Bom Retiro, por motivo de turismo, fica autorizado a estacionar nas seguintes vias, respeitadas as condições específicas de utilização da via e a regulamentação da sinalização de trânsito existente:

Rua Lubavitch;
Rua Guarani entre Rua Correia de Melo e Rua Lubavitch.

Artigo 11 - O operador da atividade de fretamento contratado por empresas de viação aérea ou agências de turismo que tem veículo com destino ao Aeroporto de Congonhas, fica autorizado a estacionar na Praça Comandante Lineu Gomes e na pista local da Avenida Washington Luiz (sentido Bairro/Centro), respeitadas as condições específicas de utilização da via e a regulamentação da sinalização de trânsito existente.

Artigo 12 - O operador da atividade de fretamento, em que a natureza do serviço contratado não permita a identificação dos passageiros, em razão da universalização da atividade, que realiza serviço sem quaisquer ônus aos usuários, como no caso de Shopping Center, deverá solicitar Autorização Específica para circulação e parada.

Parágrafo único - No caso de Shopping Center, nas condições específicas de que trata o caput deste artigo, fica autorizado o embarque e o desembarque de passageiros nos pontos de parada de transporte coletivo.

Artigo 13 - A Autorização do Uso da Via Pública para eventos emitida pelo Departamento de Operações do Sistema Viário - DSV, através da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, não desobriga o operador da atividade de fretamento de solicitar a Autorização Específica de estacionamento e de parada, considerando demais condições de restrição estabelecidas nesta Portaria.

Artigo 14 - A Autorização Específica para circulação, estacionamento e parada nas vias do município de São Paulo, citada nos artigos 6º, 7º, 12 e 13 desta portaria, e do Inciso II do artigo 6º do Decreto 42.423 de 23 de Setembro de 2002, terá validade de até 1 (um) ano, considerando o contrato apresentado e poderá ser obtida pelo Operador da Atividade de Fretamento.

I - de âmbito Municipal que detêm o Termo de Autorização - TA e Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS, nos prazos de validade expedidos pelo Departamento de Transportes Público - DTP;

II - de âmbito Intermunicipal que detêm o Cartão de Cadastro Simplificado - CCS, dentro do prazo de validade, expedido pelo Departamento de Transportes Público - DTP.

Artigo 15 - A Autorização Específica deverá ser solicitada com antecedência de 10 (dez) dias, conforme os seguintes procedimentos:

I - Preencher formulário específico contendo a sugestão de circulação, estacionamento e parada pretendida;

II - Encaminhar ao Departamento de Operações do Sistema Viário - DSV, ou a quem este delegar, comprovante do pagamento para emissão da Autorização Específica e o contrato entre o operador e a parte interessada, sendo obrigatório apresentar o motivo da viagem, data, horário e local de parada para o embarque e desembarque.

Artigo 16 - A Autorização Específica para circulação, estacionamento e parada, prevista no Decreto nº 42.423, de 23 de Setembro de 2002, será emitida pelo Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, ou quem este delegar.

§ 1º. - A Autorização Específica é de uso exclusivo no veículo a que se destina, é intransferível e deverá ser afixada na parte interna, no lado inferior direito do pára-brisa dianteiro, com a frente visível à ação da fiscalização externa.

§ 2º -. Excepcionalmente pode ser autorizada a substituição do veículo indicado na Autorização Específica, mediante prévia justificativa expressa.

Artigo 17 - A Autorização Específica, citada nos artigos 6º, 7º, 12 e 13 desta Portaria e no Inciso II do artigo 6º do Decreto 42.423 de 23 de Setembro de 2002, deverá ser portada após 120 dias da publicação desta Portaria.

§ Único - A emissão da Autorização Específica fica condicionada à regularidade do cadastro do solicitante no Departamento de Transportes Públicos - DTP.

Artigo 18 - Ficam convalidadas as disposições contidas na portaria DSV.G. nº 09/97, de 12 de abril de 1997, referente à circulação na Avenida Paulista.

Artigo 19 - Os casos não previstos por esta portaria deverão ser analisados pelo Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, ou a quem este delegar.

Artigo 20 - Esta Portaria entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.