



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

DECRETO Nº 58.200, DE 19 DE ABRIL DE 2018

Confere nova regulamentação à Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar a sua execução; altera o "caput" do artigo 2º do Decreto nº 57.320, de 16 de setembro de 2016, e revoga o Decreto nº 56.232, de 2 de julho de 2015.

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

D E C R E T A:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

Parágrafo único. O Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo é um serviço público acessível a toda a população, com tarifas e itinerários fixados pelo Poder Executivo, satisfazendo as condições de continuidade, regularidade, qualidade, eficiência, segurança, universalidade, atualidade, cortesia e modicidade tarifária na sua prestação.

Art. 2º O Transporte Coletivo Público de Passageiros compreende todos os processos necessários à oferta das viagens, os veículos empregados, as tecnologias associadas à operação e as infraestruturas dedicadas ao suporte das atividades operacionais, abrangendo, dentre outras, as seguintes atividades:

I - operação da frota de veículos, incluindo a designada para os Serviços Complementares;

II - programação da operação;

III - controle da operação;

IV - operação das bilheterias dos terminais de integração e estações de transferência e dos postos de atendimento ao usuário do Bilhete Único;

V - administração, manutenção e conservação dos terminais de integração e estações de transferência;

VI - operação dos terminais de integração e estações de transferência;

VII - planejamento estrutural da rede, especificação dos serviços, gerenciamento e fiscalização do transporte coletivo público de passageiros;

VIII - gestão financeira do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, nela incluída a política tarifária;

IX - comercialização e gerenciamento dos meios de pagamento;

X - operação e manutenção do viário de interesse do transporte coletivo, incluindo pontos de parada;

XI - serviços de tecnologia e gestão de informação aplicados à gestão da frota, compartilhamento de informações, planejamento, operação, regulação e monitoramento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;

XII - operação do Serviço de Atendimento Especial - Serviço Atende, nos termos da Lei nº 16.337, de 30 de dezembro de 2015.

CAPÍTULO II

DA DELEGAÇÃO E DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

Art. 3º A prestação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo será outorgada mediante a concessão de lotes de serviços a serem explorados nos termos dos contratos administrativos de concessão.

§ 1º Para cada lote de serviços, haverá um grupo de linhas agregadas de acordo com as funções que cumprem no Transporte Coletivo Público de Passageiros e de acordo com a proximidade regional geográfica.

§ 2º A concessionária responde integralmente por todas as obrigações contratuais e pelo descumprimento das normas legais ou regulamentares de natureza tributária, trabalhista, fiscal, ambiental e civil ou outras de qualquer natureza, independentemente de dano ao erário.

§ 3º A concessionária também responderá por quaisquer danos a passageiros e a terceiros, sejam materiais, físicos ou morais, devendo apresentar, como condição para a assinatura do contrato, a comprovação da contratação de seguro de responsabilidade civil objetiva, nos termos previstos no contrato de concessão.

Art. 4º Os serviços previstos no artigo 2º deste decreto, à exceção dos previstos nos seus incisos VII e VIII, podem ser objeto de concessão, em qualquer uma das suas modalidades.

Parágrafo único. Fica expressamente vedada a contratação de terceiros para a execução das atividades-fim estabelecidas no inciso I do artigo 2º deste decreto.

Art. 5º Para as atividades referentes à implantação do controle da operação e seus respectivos sistemas, processamentos, hospedagem, armazenamentos e comunicação de dados, conforme previsto no inciso XI do artigo 2º deste decreto, as concessionárias deverão se organizar em uma única pessoa jurídica, na forma de uma Sociedade de Propósito Específico - SPE, com o objeto social compatível com as atividades e serviços mencionados.

§ 1º As atividades de que tratam os incisos IV, V e VI do artigo 2º deste decreto serão executadas pelas concessionárias, por meio da referida Sociedade de Propósito Específico - SPE, até que se ultime o processo de delegação previsto na Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, alterada pela Lei nº 16.703, de 4 de outubro de 2017.

§ 2º Caso ocorra a situação prevista no § 1º deste artigo, não caberá à concessionária qualquer tipo de indenização, reembolso ou compensação por parte do Poder Concedente, seja a que título for.

§ 3º A amortização do investimento será compensada pela concessionária que assumir os serviços, observadas as regras do Plano de Desestatização.

Art. 6º Os bens públicos vinculados ao Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, a que se refere o artigo 7º da Lei nº 13.241, de 2001, poderão ser alocados aos contratos nas condições estabelecidas no edital de licitação.

§ 1º Além dos bens públicos já vinculados, o Poder Público poderá vincular ao Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros novos próprios municipais, bem como outros bens de interesse do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, para fins da concessão objeto do "caput" deste artigo.

§ 2º O disposto neste artigo não impede a concessão do uso de bens públicos vinculados ao Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros para terceiros, em

certame próprio, com ou sem investimentos prévios, desde que não prejudique a prestação adequada dos serviços.

Art. 7º O edital poderá dispor, em condições específicas, sobre a vinculação aos contratos de concessão de outros bens de interesse do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

Parágrafo único. Poderão, ainda, ser previstos bens reversíveis, os quais constituir-se-ão, cumulada ou alternativamente, de equipamentos, "softwares", projetos ou quaisquer outros bens materiais ou imateriais utilizados nos serviços de transporte e de trânsito que, por razões físicas, operacionais ou econômicas, devam permanecer vinculados aos serviços, quando se extinguir o contrato, sendo transferidos e incorporados ao patrimônio do Poder Concedente, visto que indispensáveis à continuidade e atualidade da prestação dos serviços, ressalvados os bens relacionados no § 4º do artigo 17 da Lei nº 13.241, de 2001.

Art. 8º O prazo da concessão será de 20 (vinte) anos, contados da data da assinatura do contrato, prorrogável por até 1 (um) ano, desde que atendido o interesse público, devidamente justificado pelo Poder Concedente.

Art. 9º Poderá ser outorgada às concessionárias a promoção das desapropriações concernentes aos imóveis vinculados ao Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo, sendo delas a responsabilidade pelas indenizações cabíveis, nos termos do inciso VIII do artigo 29 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e nos termos do edital.

CAPÍTULO III

DA ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA

Art. 10. O Sistema Integrado de Transporte Coletivo, definido no inciso I do artigo 2º da Lei nº 13.241, de 2001, divide-se em Subsistema Estrutural e Subsistema Local.

§ 1º O Subsistema Estrutural é formado pelo conjunto de linhas com as seguintes e principais características:

I - atendem às demandas elevadas de passageiros, exigem menores intervalos entre viagens e devem ser operadas por veículos de maior capacidade;

II - atendem aos deslocamentos de maior amplitude no território, integrando as regiões da cidade e os vários Setores de Ônibus;

III - operam com uma oferta organizada em rede de forma a homogeneizar a macroacessibilidade em todas as regiões da cidade;

IV - apresentam um traçado o mais simples possível, estabelecido de forma a ligar diretamente os centros de produção e os centros de atração de viagens;

V - configuram a Rede Estrutural de Ônibus que, em conjunto com as linhas metroviárias e ferroviárias, organiza e estrutura o deslocamento por transporte coletivo público no Município de São Paulo;

VI - classificam-se em Linhas Estruturais Radiais e Linhas Estruturais Perimetrais.

§ 2º O Subsistema Local é formado pelo conjunto de linhas com as seguintes e principais características:

I - atendem às demandas mais dispersas de passageiros, médias ou baixas, passíveis de serem operadas por veículos de menor capacidade de passageiros do que as linhas estruturais;

II - atendem aos deslocamentos de amplitude mediana ou curta no território, internamente em cada um dos Setores de Ônibus ou articulando setores vizinhos em uma mesma região da cidade;

III - apresentam, pelas características de atendimento de passageiros no território, um traçado mais complexo, servindo a um maior número de vias;

IV - são, em grande parte, linhas de alimentação de terminais de ônibus ou estações da malha metroferroviária;

V - garantem o atendimento nos equipamentos públicos, centralidades urbanas regionais, equipamentos de uso coletivo e centros comerciais de bairro;

VI - classificam-se em Linhas Locais de Articulação Regional e Linhas Locais de Distribuição.

Art. 11. Os Serviços Complementares são os serviços de caráter especial, com tarifa diferenciada, que poderão, nos termos do inciso II do artigo 2º da Lei nº 13.241, de 2001, ser prestados pelas próprias concessionárias ou por terceiros.

§ 1º O número de veículos destinados à prestação dos Serviços Complementares fica limitado a 20% (vinte por cento) da frota que a concessionária vincular à sua Área Operacional.

§ 2º Os Serviços Complementares compreendem, além de outros serviços, as linhas turísticas e as linhas de eventos.

Art. 12. Os Serviços de natureza rural, definidos como aqueles que extrapolarem a região urbanizada da cidade e adentrarem nas áreas rurais e de proteção ambiental previstas na Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 - Plano Diretor Estratégico, delimitadas pela Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável e pela Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais, terão características de atendimento rodoviário rural, com oferta de viagens diárias reduzidas e sem os benefícios da integração tarifária proporcionada pelo Bilhete Único.

Art. 13. O Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros é composto por 31 (trinta e um) lotes, reunidos no Subsistema Estrutural e no Subsistema Local, o último dividido em dois grupos, conforme abaixo especificado:

I - Grupo Estrutural, que reúne preferencialmente as Linhas Estruturais Radiais, as Linhas Estruturais Perimetrais do Subsistema Estrutural e, em condições específicas, as Linhas de Reforço de Pico, sendo composto por 8 (oito) lotes de serviços, cujo conjunto de linhas está associado às Áreas Operacionais a seguir relacionadas:

- a) Lote Estrutural 1 (E1): Área Operacional Noroeste;
- b) Lote Estrutural 2 (E2): Área Operacional Norte;
- c) Lote Estrutural 3 (E3): Área Operacional Leste;
- d) Lote Estrutural 4 (E4): Área Operacional Sudeste;
- e) Lote Estrutural 5 (E5): Área Operacional Sul 1;
- f) Lote Estrutural 6 (E6): Área Operacional Sul 2;
- g) Lote Estrutural 7 (E7): Área Operacional Sudoeste;
- h) Lote Estrutural 8 (E8): Área Operacional Oeste;

II - Grupo Local de Articulação Regional, que reúne preferencialmente as Linhas Locais de Articulação Regional do Subsistema Local e as Linhas Locais de Distribuição do Subsistema Local, sendo composto por 1 (um) lote especial, associado à tecnologia Trólebus, sem área operacional específica, em razão de sua vinculação com a rede aérea de alimentação elétrica, e mais 9 (nove) lotes pertencentes às Áreas Operacionais, a seguir relacionados:

- a) Lote Local de Articulação Regional 0 (AR0): Lote Especial Trólebus;
- b) Lote Local de Articulação Regional 1 (AR1): Área Operacional Noroeste;
- c) Lote Local de Articulação Regional 2 (AR2): Área Operacional Norte;
- d) Lote Local de Articulação Regional 3 (AR3): Área Operacional Nordeste;
- e) Lote Local de Articulação Regional 4 (AR4): Área Operacional Leste;
- f) Lote Local de Articulação Regional 5 (AR5): Área Operacional Sudeste;
- g) Lote Local de Articulação Regional 6 (AR6): Área Operacional Sul;
- h) Lote Local de Articulação Regional 7 (AR7): Área Operacional Sudoeste 1;
- i) Lote Local de Articulação Regional 8 (AR8): Área Operacional Sudoeste 2;

j) Lote Local de Articulação Regional 9 (AR9): Área Operacional Oeste;

III - Grupo Local de Distribuição, que reúne preferencialmente as Linhas Locais de Distribuição do Subsistema Local, sendo composto por 13 (treze) lotes de serviços, cujo conjunto de linhas está associado às Áreas Operacionais a seguir relacionadas:

- a) Lote Local de Distribuição 1 (D1): Área Operacional Noroeste;
- b) Lote Local de Distribuição 2 (D2): Área Operacional Norte;
- c) Lote Local de Distribuição 3 (D3): Área Operacional Nordeste 1;
- d) Lote Local de Distribuição 4 (D4): Área Operacional Nordeste 2;
- e) Lote Local de Distribuição 5 (D5): Área Operacional Leste 1;
- f) Lote Local de Distribuição 6 (D6): Área Operacional Leste 2;
- g) Lote Local de Distribuição 7 (D7): Área Operacional Sudeste 1;
- h) Lote Local de Distribuição 8 (D8): Área Operacional Sudeste 2;
- i) Lote Local de Distribuição 9 (D9): Área Operacional Sul 1;
- j) Lote Local de Distribuição 10 (D10): Área Operacional Sul 2;
- k) Lote Local de Distribuição 11 (D11): Área Operacional Sudoeste 1;
- l) Lote Local de Distribuição 12 (D12): Área Operacional Sudoeste 2;
- m) Lote Local de Distribuição 13 (D13): Área Operacional Oeste.

Parágrafo único. As linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o Poder Concedente atribuí-las às concessionárias de acordo com o interesse público.

Art. 14. As Áreas Operacionais delimitam as parcelas do território da cidade, estabelecidas por limites geográficos, que servem de referência para a agregação das linhas que constituem os lotes de serviços.

§ 1º Uma Área Operacional é definida pela agregação de Setores de Ônibus utilizados no planejamento do serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

§ 2º As Áreas Operacionais e os Setores de Ônibus terão os seus limites estabelecidos no edital de licitação, podendo os Setores de Ônibus ser compartilhados operacionalmente na agregação de lotes.

Art. 15. O edital de licitação disporá sobre as características dos serviços a serem prestados, devendo contemplar:

I - especificação operacional das linhas;

II - características dos sistemas tecnológicos, "hardware" e "software", a serem utilizados nos ônibus, nas garagens e nos sistemas de controle operacional, voltados ao controle de acesso de passageiros, tais como a bilhetagem eletrônica, ao monitoramento operacional, à telemetria, à captura de imagens de segurança, e a outras funcionalidades;

III - características e especificações associadas à implantação e operação dos sistemas de controle operacional;

IV - características e especificações dos serviços de administração, manutenção e operação dos equipamentos públicos de integração;

V - características e especificações técnicas dos veículos designados para a prestação dos serviços de transporte;

VI - características da infraestrutura de pátios, garagens e demais instalações a serem construídas, ampliadas ou mantidas pelas concessionárias;

VII - condições de prestação dos serviços;

VIII - requisitos a serem observados quanto à qualidade, eficiência e segurança da prestação dos serviços e quanto à forma de seu controle;

IX - metas anuais de redução da emissão de material particulado, gases tóxicos e de efeito estufa pela frota designada para a prestação dos serviços de transporte, de acordo com a legislação vigente.

Art. 16. Quando ocorrerem deficiências no Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, resultantes de caso fortuito, de força maior ou de qualquer outro motivo, a sua prestação poderá ser atribuída a outras concessionárias, que responderão por sua continuidade e serão remuneradas nos termos estabelecidos contratualmente.

Parágrafo único. A execução dos serviços poderá, a qualquer tempo e no caso de atendimento de demandas pontuais e extraordinárias, ser remanejada no tocante à alocação de veículos e dos demais recursos operacionais, de modo a assegurar a sua adequada prestação.

CAPÍTULO IV

DA TARIFA, DAS RECEITAS E DA REMUNERAÇÃO

Art. 17. O Poder Público fixará o valor das tarifas de utilização dos serviços, cabendo às concessionárias a manutenção, atualização tecnológica e conservação dos equipamentos e sistemas embarcados de sua cobrança.

§ 1º As receitas extratarifárias serão consideradas em favor da modicidade da tarifa de utilização dos serviços.

§ 2º As dispensas ou reduções tarifárias de qualquer natureza, além daquelas já vigentes na data da publicação do edital, deverão dispor de fontes específicas de recursos para sua compensação.

Art. 18. Constituem receitas do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros:

I - receita tarifária pela utilização dos serviços;

II - valores de venda antecipada de créditos eletrônicos de transporte não utilizados;

III - receitas extratarifárias, incluindo:

a) valores correspondentes à participação do Poder Público nas receitas adicionais das concessionárias, geradas a partir de atividades previamente aprovadas pelo Poder Concedente;

b) receitas geradas pela exploração do Sistema de Bilhetagem Eletrônica;

c) outras receitas.

Parágrafo único. Caso o valor das receitas indicadas no "caput" deste artigo seja insuficiente para a cobertura dos custos elencados no § 2º do artigo 27 da Lei nº 13.241, de 2001, o Poder Público assegurará os recursos necessários à manutenção do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

Art. 19. As concessionárias poderão explorar atividades econômicas acessórias associadas ao objeto da concessão, visando à obtenção de receitas adicionais, sejam elas alternativas, complementares, com ou sem exclusividade, desde que não comprometam as atividades objeto da concessão.

§ 1º Para cada atividade econômica acessória, a concessionária apresentará para aprovação do Poder Concedente, projeto específico, incluindo o Plano de Negócios.

§ 2º As receitas provenientes das atividades econômicas acessórias, a critério do Poder Concedente, serão:

I - consideradas no reequilíbrio econômico do contrato; ou

II - compartilhadas com o Poder Concedente, conforme previsto na alínea "a" do inciso III do artigo 18 deste decreto.

Art. 20. As concessionárias serão remuneradas observando-se os seguintes parâmetros:

I - para os serviços relativos ao inciso I do artigo 2º deste decreto, exceto os Serviços Complementares:

a) os custos referenciais dos serviços efetivamente disponibilizados ao usuário, atinentes às Ordens de Serviços Operacionais emitidas pelo Poder Concedente, conforme critérios a serem estabelecidos no edital e nos contratos de concessão;

b) o número de passageiros transportados e registrados no sistema de bilhetagem eletrônica, vinculados a um determinado nível de referência de demanda;

c) a qualidade dos serviços ofertados, medida por meio de indicadores de desempenho operacional e de qualidade, conforme critérios a serem estabelecidos no edital e nos contratos de concessão;

d) os ganhos de produtividade obtidos na operação dos serviços, medidos por meio da redução de custos ou do aumento do número de passageiros pagantes ou os dois fatores conjugados, sendo que parte dos ganhos de produtividade obtidos pelas concessionárias deverá ser transferida ao Poder Concedente na forma definida no edital e no contrato;

II - para os serviços relativos aos incisos II a VI e XI do artigo 2º deste decreto, serão considerados os custos referenciais dos serviços efetivamente prestados, conforme critérios a serem estabelecidos no edital e nos contratos de concessão.

§ 1º A remuneração do Serviço Atende será estabelecida no edital.

§ 2º A remuneração dos Serviços Complementares será fixada quando de sua delegação ou autorização, considerando estudos técnicos específicos.

§ 3º Os serviços efetivamente disponibilizados e os indicadores de desempenho operacional a que aludem respectivamente as alíneas "a" e "c" do inciso I do "caput" deste artigo serão aferidos conforme metodologia definida no edital de licitação.

Art. 21. A remuneração das concessionárias sofrerá reajuste para atualização de sua expressão numérica com base em fórmula constituída de índices de preços, que deverá constar do edital e respectivo contrato, bem como a definição da data-base.

Art. 22. Durante a vigência contratual, a remuneração das concessionárias será objeto de revisão periódica, a qual será definida no edital.

Parágrafo único. A revisão de que trata o "caput" deste artigo poderá ser precedida por um verificador independente, o qual indicará os parâmetros técnicos e os custos de capital e de oportunidade vigentes à época da revisão.

CAPÍTULO V

DA INTERVENÇÃO

Art. 23. O Poder Concedente deverá assegurar a adequada prestação dos serviços, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, podendo inclusive intervir na operação do serviço, em conformidade com o disposto nos artigos 22 a 25 da Lei nº 13.241, de 2001.

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

Art. 25. Decretada a intervenção, o Poder Concedente deverá, no prazo de 30 (trinta) dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes e apurar responsabilidades, assegurando o direito de ampla defesa.

Parágrafo único. O procedimento administrativo durará o tempo necessário para comprovar as causas determinantes e apurar as responsabilidades.

Art. 26. A intervenção dar-se-á exclusivamente com a finalidade de garantir a continuidade dos serviços e não poderá exceder 180 (cento e oitenta) dias.

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

§ 2º Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração dos serviços será devolvida à concessionária, precedida de prestação de contas pelo interventor.

Art. 27. O Poder Concedente poderá, antes de decretar a intervenção na prestação dos serviços, determinar que as demais concessionárias executem a operação considerada deficiente.

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

CAPÍTULO VI

DA TRANSFERÊNCIA E DA EXTINÇÃO

DA DELEGAÇÃO

Art. 28. A transferência da concessão ou do controle acionário da concessionária, bem como a realização de fusões, cisões e incorporações deverão ter prévia anuência do Poder Concedente, sob pena de caducidade da concessão.

Parágrafo único. Para a anuência de que trata o "caput" deste artigo, os sucessores ou interessados em prestar os serviços concedidos deverão:

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

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

Art. 29. A concessão será extinta nos seguintes casos, de acordo com o artigo 17 da Lei nº 13.241, de 2001:

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

VI - falência ou extinção da concessionária.

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

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

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

I - inadequada prestação dos serviços, por exclusiva culpa da concessionária;

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

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

Art. 30. Extinta a concessão, haverá imediata assunção dos serviços pelo Poder Concedente, procedendo-se aos levantamentos, às avaliações e eventuais liquidações respeitantes ao capital investido e não amortizado, conforme apurado em processo administrativo.

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

Art. 31. Extinta a concessão em determinado lote de serviços, o Poder Concedente poderá determinar que as demais concessionárias prestem os serviços para evitar a sua interrupção.

CAPÍTULO VII

DAS PENALIDADES

Art. 32. A realização dos investimentos, quando exigidos, é considerada essencial para a prestação dos serviços e sua inexecução poderá ensejar a caducidade da concessão.

Art. 33. No Regulamento de Sanções e Multas - RESAM, editado pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, serão estipuladas as infrações operacionais e as respectivas penalidades, observadas as modalidades dispostas no artigo 35 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Parágrafo único. Compete à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes editar ato normativo para disciplinar o procedimento de aplicação de penalidades por infrações operacionais, devendo observar a necessidade de prévia notificação e a constituição de duplo grau de julgamento, a fim de garantir o contraditório e a ampla defesa.

Art. 34. A atividade clandestina do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, nos limites do Município de São Paulo, nos termos da Lei nº 13.241, de 2001, importará na imediata apreensão do veículo e na aplicação da multa previstas no artigo 34 da mesma lei, sem prejuízo da cobrança dos demais valores pertinentes.

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

CAPÍTULO VIII

DA GESTÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO

Art. 35. A gestão dos contratos de concessão envolve, dentre outras, as seguintes atividades:

I - acompanhamento e fiscalização do cumprimento das obrigações contratuais;

II - avaliação do desempenho operacional das concessionárias;

III - avaliação do desempenho econômico-financeiro dos contratos;

IV - avaliação da qualidade dos serviços prestados aos usuários;

V - análise da revisão periódica prevista no artigo 22 deste decreto e dos pedidos de reequilíbrio;

VI - análise das alterações dos serviços envolvendo aspectos de planejamento, operacionais e econômicos.

Parágrafo único. Caberá à São Paulo Transporte S.A. realizar a gestão dos contratos de concessão.

Art. 36. Ficará a cargo da São Paulo Transporte S.A. a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, nos termos do art. 39, "caput", da Lei nº 13.241, de 2001.

§ 1º A São Paulo Transporte S.A. manterá contas bancárias específicas destinadas exclusivamente à gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

§ 2º A Comissão de Acompanhamento da Conta Sistema, vinculada à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, terá as seguintes competências:

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

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

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

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

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

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

II - 1 (um) representante da Secretaria Municipal da Fazenda;

III - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Justiça;

IV - 1 (um) representante indicado pelas concessionárias do Subsistema Estrutural;

V - 1 (um) representante indicado pelas concessionárias do Subsistema Local;

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

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

§ 5º A São Paulo Transporte S.A. fornecerá o suporte material necessário à execução dos trabalhos da Comissão de Acompanhamento e prestará as informações que lhe forem solicitadas.

CAPÍTULO IX

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 37. Compete à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes a condução dos procedimentos preparatórios às desapropriações necessárias ao aprimoramento do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros disciplinado por este decreto.

Art. 38. O "caput" do artigo 2º do Decreto nº 57.320, de 16 de setembro de 2016, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º Fica integrado ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros o Serviço Atende, destinado a transportar gratuitamente pessoas que não possuem condições de mobilidade e acessibilidade autônoma aos meios de transporte convencionais ou que tenham grandes restrições ao acesso e uso de equipamentos e mobiliários urbanos.

....." (NR)

Art. 39. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o Decreto nº 56.232, de 2 de julho de 2015.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 19 de abril de 2018, 465º da fundação de São Paulo.

BRUNO COVAS, PREFEITO

JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO, Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes

RUBENS NAMAN RIZEK JUNIOR, Secretário Municipal de Justiça

EDUARDO TUMA, Secretário-Chefe da Casa Civil

Publicado na Casa Civil, em 19 de abril de 2018.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 20/04/2018, p. 1, 3 c. todas, 1-2

Para informações sobre revogações ou alterações a esta norma, visite o site www.camara.sp.gov.br.