

PUBLICADO DOM 01/11/2001

**PARECER 1353/01 DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 539/01.**

Trata-se de projeto de lei nº 539/01, de autoria do Executivo, que dispõe sobre a organização dos Serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução e dá outras providências.

A propositura, que está estruturada em sete capítulos, estabelece as diretrizes aplicáveis à prestação do referido serviço e disciplina o seu regime jurídico, autorizando o Poder Público a delegar a terceiros a prestação e exploração do serviço, no todo ou em parte, mediante concessões ou permissões e prévio procedimento licitatório.

Determinam que as concessões e permissões sejam outorgadas, mediante prévia licitação, que obedçam às legislações municipal e federal bem como à Lei Federal nº 8977/95 que dispõe sobre a concessão e permissão de serviço público.

Disciplina a fixação da tarifa, a gestão descentralizada do sistema de transporte coletivo através de São Paulo Transporte S.A. e as penalidades aplicáveis aos infratores.

A Comissão de Constituição e Justiça, no parecer nº1265/01, manifestou-se pela Legalidade e Constitucionalidade da propositura, com amparo no Art. 30, V da Constituição Federal.

A fim de aprimorar o projeto e dar-lhe a melhor técnica de elaboração legislativa, apresentou Projeto Substitutivo. Contudo, o substitutivo daquela Comissão alterou sobremaneira o projeto inicial modificando a concepção do Sistema de Transporte. Nesta nova concepção o projeto resguardava prioritariamente os interesses da empresa de ônibus que atualmente atuam no Município em prejuízo de um novo Sistema de Transporte planejado pela Secretaria e que atenderia melhor à população de maneira mais racional e eficiente e resguardaria o interesse público do serviço de qualidade.

Assim, esta Comissão convocou Audiência Pública, realizada no dia 26 de outubro para publicamente debater o substitutivo, contando com a participação de diversas entidades do setor, da população em geral, bem como do Secretário Municipal de Transporte. Na Audiência ficou consensuado que o projeto que melhor atenderia as necessidades do Município era o Projeto inicialmente apresentado pelo Executivo, com algumas modificações, que foram destacadas na ocasião

Além disto os vereadores desta Comissão dispuseram-se a receber diversas contribuições que foram apresentadas por entidades, técnicos especialistas no setor e colegas Vereadores do PT, PSDB e PC do B, que não compõem esta Comissão, mas que participam deste importante debate.

Como resultado de todas estas discussões, esta Comissão é favorável ao prosseguimento desta propositura, não acolhe o Substitutivo apresentado pela Comissão de Constituição e Justiça e apresenta outro Substitutivo para o projeto inicial.

Este é o parecer.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 31/10/01

Vereadora Aldaíza Sposati Vereador Nabil Bonduki

Presidente Relator

**SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA DO PROJETO DE LEI 539/2001**

"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".

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

**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 e 174 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

§ 2º - O Transporte Coletivo Privado, inclusive de escolares e de fretamento, está sujeito à regulamentação e à prévia autorização do Poder Público, conforme disposto no art. 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 Público de passageiros no Município de São Paulo fica organizado na seguinte conformidade:

I - Sistema Integrado composto por:

a) Subsistema Estrutural: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que integram as diversas regiões da cidade;

b) Subsistema Local: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas regionais e alimentam o Subsistema Estrutural.

II - Serviços Complementares compostos por Serviços Especiais de Transporte Coletivo Público de Passageiros, assim considerados aqueles de caráter complementar ao Sistema Integrado, com características específicas.

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

II - boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, manutenção dos equipamentos e atualidade tecnológica;

III - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

IV - integração entre os diferentes meios de transportes no município e região metropolitana

V - redução das diversas formas de poluição ambiental;

VI - descentralização da gestão dos serviços delegados;

VII - garantia do controle social e a participação do usuário na fiscalização da prestação dos serviços delegados;

VIII - articulação com as políticas de desenvolvimento urbano da cidade definida no Plano Diretor, de acordo com o §2o. do art. 41 da lei 10257/01;

IX - Garantir acessibilidade, particularmente para os deficientes físicos, idosos e gestantes ;  
Parágrafo único - Toda e qualquer intervenção urbanística provocada pela implantação de sistemas de transporte deve ser precedida de estudos de impacto ambiental, urbanístico, econômico e social.

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.

Art. 5º - O Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros será regulamentado por decreto a ser expedido pelo Poder Executivo, ouvindo representantes de concessionários , permissionários e usuários.

## CAPÍTULO III

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

Art. 6º - Para os efeitos desta lei, consideram-se:

I - Poder Público: a Prefeitura do Município 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, dentro dos limites do Município, que poderá, ou não, ser precedida de obras públicas, e devendo dever haver investimento em bens reversíveis, pelo prazo determinado no respectivo contrato;

III - objeto de permissão: delegação, a título precário, da prestação e exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, 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. 7º - Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, a prestação e a exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município, no todo ou em parte, conforme disposto nos artigos 128 e 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

§ 1º - A delegação será efetivada mediante concessão de serviço público a pessoa jurídica ou consórcio de empresas, ou ainda mediante permissão de serviço público, a título precário, outorgada a pessoa física ou jurídica, observados, em ambos os casos, o procedimento licitatório.

§ 2º - O disposto no § 1º deste artigo 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 de São Paulo, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

§ 3º - 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 durante o prazo máximo de um ano.

Art. 8º - 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 bens públicos 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. 9º - 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 os deficientes físicos, idosos e gestantes;

- i) receber, apurar e solucionar denúncias e reclamações dos usuários, que deverão se cientificar das providências tomadas;
- j) estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;
- l) implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários;
- m) criar Conselho Municipal de Transporte junto à Secretaria Municipal de Transporte, garantindo a participação da população.

Art. 10 - 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 semestralmente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas;
- XI - controlar padrões de emissão de poluentes dos veículos, conforme as prescrições de normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes de acordo com as normas do órgão técnico competente - Conselho Nacional de Meio Ambiente, CONAMA.

§1o.- Ao descumprimento das obrigações previstas neste artigo se aplicarão as penalidades previstas no art. 32 desta lei.

§2o.- 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. 11 Constitui direitos dos usuários do Sistema Transporte Coletivo Urbano de Passageiros:

- I - o acesso aos serviços de transporte urbano coletivo, com padrões de qualidade e regularidade adequados à sua natureza, em qualquer ponto do território do Município;
- II - informação adequada sobre a prestação dos serviços e suas tarifas;
- III - obtenção de resposta às suas reclamações pela prestadora do serviço;
- IV - peticionar contra a prestadora perante órgão regulador do serviço e a Administração Pública;
- V - possuir representantes em órgão regulador do serviço;
- VI - reparação dos danos causados pela violação de seus direitos;

VII - criação de Conselhos de Usuários em cada área administrativa do Município;

Art. 12 - 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.

Art. 13 - 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. 14 - A concessão ou permissão de que trata o artigo 7º desta lei implicará, automaticamente, na vinculação ao serviço dos meios materiais e humanos utilizados pelo operador, quaisquer que sejam.

Art. 15- São cláusulas essenciais dos contratos de concessão aquelas mencionadas no artigo 23 da Lei Federal n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, especialmente as relativas:

I - ao objeto e prazo da concessão;

II - aos 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;

III - aos direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço;

IV - à forma e ao valor de remuneração do operador;

V - às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;

VI - aos cronogramas físicos e financeiros de execução das obras vinculadas à concessão, quando for o caso, exigindo-se a garantia do seu fiel cumprimento pelo operador;

VII - aos critérios e às formulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos, bens e equipamentos, para efeito de levantamentos e avaliações que se fizerem necessários;

VIII - aos bens reversíveis;

IX - às garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas.

Art. 16 - Incumbe ao operador a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados 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 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. 17 - É vedada a subconcessão dos serviços delegados.

Art. 18 - A transferência da concessão ou do controle societário da concessionária, sem prévia anuência do Poder Público, implicará a caducidade da concessão.

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

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

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

Art. 19 - Extingue-se a concessão nas hipóteses do artigo 35 da Lei Federal n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

§ 1º - Extinta a concessão, retornam ao Poder Público todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos à concessionária, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato;

§ 2º - Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo Poder Público, procedendo-se aos levantamentos, às avaliações e às liquidações necessários.

Art. 20 - A inexecução total ou parcial do contrato de concessão acarretará, a critério do Poder Público, a declaração de caducidade da concessão, ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições dos artigos 27 e 38 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e as normas convencionadas entre as partes.

Art. 21 - 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. 22 - A permissão será extinta pelo advento do termo final previsto no contrato.

Art. 23 - Os prazos de duração dos contratos mencionados nesta lei serão os seguintes:

I - para a concessão: máximo de 15 (quinze) anos, contados da data da assinatura do contrato, incluindo-se eventuais prorrogações devidamente justificadas pelo Poder Público;

II - para a concessão precedida de obra pública: máximo de 25 anos, contados da data da assinatura do contrato, incluindo-se eventuais prorrogações devidamente justificadas pelo Poder Público

III - para a permissão: mínimo de 3 anos e máximo de 7 (sete) anos, contados da assinatura do contrato, incluindo-se eventuais prorrogações devidamente justificadas pelo Poder Público.

Art. 24 - 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.

#### CAPÍTULO IV

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

Art. 25 - As tarifas dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros serão fixadas 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 extra tarifárias 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, 5% (cinco 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. 26 - O operador do Sistema Integrado será remunerado com base no número de passageiros, atendidos os padrões de qualidade do serviço definido pelo Poder Público em decreto e as regras estabelecidas no edital de licitação.

§ 1º - A remuneração poderá sofrer reajuste, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no edital de licitação e no contrato;

§ 2º - O Poder Público poderá prever em favor da concessionária e permissionários, 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;

§ 3º - As fontes de receita previstas no § 2º deste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato;

§ 4º - Os contratos poderão prever mecanismos de revisão de remuneração, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro;

§ 5º O Poder Público poderá subvencionar tarifa em situação transitória até o reajuste de seu valor;

§ 6º. O Poder Público poderá subsidiar tarifa de usuário hipossuficiente para a fim de garantir a universalidade do sistema.

#### CAPÍTULO V

#### DA GESTÃO DESCENTRALIZADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

Art. 27 - Para a execução do gerenciamento, do planejamento e da fiscalização da prestação dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, o Poder Público poderá contratar a São Paulo Transporte S/A.

Art. 28 - Para a regulação do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, o Poder Executivo poderá instituir, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados da publicação da lei, e mediante lei específica, órgão regulador, constituído sob regime autárquico especial, vinculado à Secretaria Municipal de Transportes, com as atribuições a seguir enumeradas, dentre outras:

I - fiscalizar os contratos;

II - aplicar penalidades;

III - arbitrar conflitos entre Poder Público, operadores e usuários;

IV - editar normas nos limites das competências que lhe forem atribuídas por lei específica;

V - exercer o controle, a prevenção e a repressão das infrações à ordem econômica, ressalvadas as competências do Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, do Ministério da Justiça.

Parágrafo Único - Lei específica que criar o órgão regulador a que se refere o caput deste artigo, deverá garantir, nas instâncias decisórias da autarquia, a participação de representantes dos concessionários, permissionários, usuários, trabalhadores do sistema e entidade ou movimento setorial.

Art. 29 - Para a gestão financeira das receitas e despesas do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, o Poder Executivo poderá, mediante lei específica, criar pessoa jurídica de direito privado com as seguintes atribuições, dentre outras:

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. 30 - Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Programa de Requalificação Tecnológica de Trânsito e Transporte 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;

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-tecnológico 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. 31 - 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. 32 - 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 do presente 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. 33 - 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.

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. 34 - Fica o Poder Público incumbido de editar os instrumentos normativos necessários à efetiva implantação desta lei.

Art. 35 - 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, 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. 36 - 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.

Parágrafo único - Ficará a cargo da São Paulo Transporte S.A. a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, prevista no artigo 28 desta lei, até a criação da pessoa jurídica mencionada no referido dispositivo.

Art. 37 - Até que seja instituído o órgão regulador mencionado no artigo 27 desta lei, a Secretaria Municipal de Transportes executará as atribuições descritas no mesmo dispositivo.

Art. 38 - 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. 39 - Os operadores deverão ter como prioridade na contratação de sua mão-de-obra os cobradores e motoristas empregados no Sistema, assegurando o número de postos de trabalho existentes na data da publicação desta Lei.

Art. 40 - Por ocasião da implantação do Sistema Integrado, previsto nesta lei, serão selecionados inicialmente, nas delegações para operação do Subsistema Local, 4.984 (quatro mil, novecentas e oitenta e quatro) pessoas físicas : operadores individuais organizados ou não em cooperativas, que são proprietários ou co-proprietários de veículos de transporte coletivo de passageiros.

§1o. - O número das delegações previstas no caput deste artigo poderá ser expandido até o limite máximo de 6500;

§ 2o. - Os operadores individuais deverão indicar dois motoristas auxiliares, devidamente habilitados;

§ 3o.- Os operadores individuais deverão respeitar um período de trabalho de no máximo 8 (oito) horas diárias, devendo revezar com os motoristas auxiliares.

Art. 41 - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 42 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial as Leis n.ºs 11.037, de 25 de julho de 1991, 12.328, de 24 de abril de 1997, 12.893, de 28 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; os Decretos n.ºs 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 n.º 36.885, de 28 de maio e 1997; e os Decretos n.ºs 37.021, de 26 de agosto de 1997, 38.663 e 38.664, ambos de 11 de novembro de 1999. Às Comissões Competentes."

Este é o parecer.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 31/10/01  
ALDAÍZA SPOSATI - Presidente  
NABIL BONDUKI - Relator  
ANA MARTINS  
MARCOS ZERBINI