

01-0725/2009

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

PROJETO DE LEI

01 - 0725 / 2009

DE

2009

MATÉRIA LEGISLATIVA:

PL

01 - 0725 / 2009

DE

19/11/2009

PROMOVENTE:

VEREADOR

ALFREDO CAVALCANTE

EMENTA:

ESTABELECE NORMA GERAL PARA A POLÍTICA TARIFÁRIA DO
TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
8/11/2010 17:34:39

00000022835-49



ARQUIVADO EM 31/05/2010

CHEFE DE SEÇÃO

Adriana de França Silva
Consultor Téc. Legisl. - Bibliotecário
Supervisora Arquivo Geral - SGP-33



Câmara Municipal de São Paulo

LIDO HOJE
AS COMISSÕES DE 24 NOV. 2009
Const. Just. e Seg. Pública
Adm. Pública
Trans. Transp. At. Gen.
Tur. Lazer e Esporte
Fin. e Planejamento
PRESIDENTE
Paulo Frange

Projeto de Lei

01 - PL
01- 00725/2009

"Estabelece norma geral para a política tarifária do transporte público municipal e da outras providencias."

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

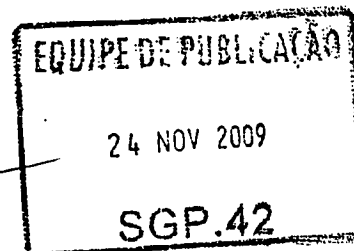
Art. 1º - O Poder Público no estabelecimento da política tarifária do transporte público municipal observará como norma geral o estabelecimento de **tarifa diferenciada para estudantes** do ensino fundamental, médio e superior, incluindo os **alunos do Movimento de Alfabetização de Jovens e Adultos**.

Art. 2º As despesas decorrentes da execução da lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessárias.

Art. 3º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das sessões.

ALFREDO
Vereador



Segue(m) Juntado(s), nesta
data, documento(s) e folha de
informação rubricados sob
n° 2.05
Em 25/11/09
Ass: Ad

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 02 do proc.

Nº 01-725 de 09

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

JUSTIFICATIVA

A Cidade de São Paulo, apesar de todos os avanços obtidos, sendo considerada atualmente a cidade mais digital da América Latina, com riquíssima gastronomia, pontos turísticos, ótimas oportunidade de emprego, ainda, é apontada como a cidade que será a mais rica do mundo em 2.025.

Em contrapartida, a baixa qualidade da educação ainda é a nossa marca, sendo constatado que no Brasil, o maior número de analfabetos estão nas grandes capitais do país.

A cidade de São Paulo tem em torno de 600 mil pessoas analfabetas. Ainda segundo resultados de estudos realizados, metade dos analfabetos se concentra em apenas 10% dos municípios brasileiros, dentre estes a cidade de São Paulo.

Para fazer frente a esta demanda, surgiu em 1989, durante a gestão de Paulo Freire na Secretaria Municipal de Educação de São Paulo, com uma proposta que reunia Estado e Organizações da Sociedade Civil para combater o analfabetismo, oferecendo o acesso à educação de forma adaptada às necessidades e condições dos alunos jovens e adultos.

As salas do MOVA estão instaladas em locais onde existem poucas escolas e grande demanda por educação básica.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 03 do proc.
Nº 01-725 de 09
Arqu. Câmara - Ass. Parlamentar
100 400

As aulas de alfabetização geralmente são ministradas em associações comunitárias, igrejas, creches, empresas, enfim, lugares em que há espaço e necessidade.

As exigências com relação às faltas e horários são menores do que e em uma escola tradicional (uma vez que a maior parte dos alunos trabalham e têm obrigações familiares), além do conteúdo ensinado estar mais relacionado com o cotidiano de um adulto que já tem uma experiência de vida, cabendo aos educadores fazer uma mediação entre o saber do aluno e a educação formal.

Na cidade de São Paulo, o MOVA é um programa de alfabetização permanente que funciona a partir de convênios entre a prefeitura e entidades assistenciais, sociedades e associações. A prefeitura custeia as despesas de funcionamento das classes e dá bolsa-auxílio os educadores e as entidades se responsabilizam pelo local das aulas e por indicar os educadores. Cada sala tem cerca de 15 alunos e as aulas, que têm duração média de 3 horas, são dadas 4 vezes por semana (geralmente no período noturno).

Nesse sentido o acesso a este sistema de alfabetização poderá ser facilitado com a Instituição do Bilhete Único Escolar.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 04 do proc.
Nº 01.725 de 09
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100 406

Ademais, o abatimento de metade do valor da condução com a aquisição do passe escolar, nos moldes proposto, favorecerão o aluno, pois, para considerando a faixa de renda desta camada da sociedade, o pagamento integral da condução muitas vezes interrompe a sua trajetória escolar.

Assim, a instituição do bilhete para o aluno do MOVA, possibilitará o seu ingresso em atividades culturais pagando somente metade do valor do espetáculo, com isso, estaremos contribuindo para o processo de formação integral do aluno.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria de Apoio Legislativo – SGP-2

Papel para informação, rubricado como folha nº 05

do processo n.º 01-725109 25/11/2009 (a) 08

Adelina Cicone Battocchio
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

Sra. Secretária,
Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

27/11/09

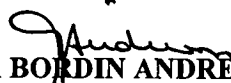
08

Inácio Veiga

Supervisor de Controle do Proc. Leg.
SGP-22

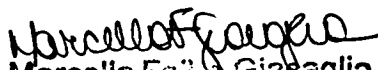
À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras.

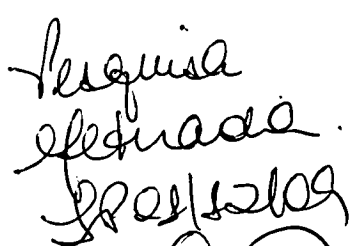
27/11/09


ÂNGELA BORDIN ANDREONI
Secretária de Apoio Legislativo
SGP-2

RECEBIDO NA PROCURADORIA DE SÃO PAULO
SETOR DE PESQUISA E APOIO LEGISLATIVO
EM: 30/11/09 AS: 11:55 hs
POR: [Assinatura] h ASS:
SAÍDA:

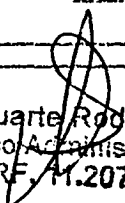
Sr(a) Alessandra
Efetuar Pesquisa.
SP. 30/11 1200 9


Marcela Fátima Giacaglia
Procuradora Legislativa
OAB/SP nº 111.393


Alessandra Labaki
Técnico Administrativo
RF 11.136

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Seguem juntado(s) o(s) documento(s) de
fls. 06 / 49 . S.P. 13/01/10


Isis Duarte Rodrigues
Técnico Administrativo
R.F. M.207



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

Folha _____
Proc. Nº 328/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

PL Nº 0725/09

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

- Lei Municipal nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, que autoriza a celebração de novo contrato de concessão com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos- CMTC, e dá outras providências. O art. 12 da referida lei, com a redação dada pela Lei nº 10.839, de 20 de fevereiro de 1990, e pela Lei nº 11.089, de 11 de setembro de 1991, prevê que a Prefeitura poderá conceder aos estudantes de 1º e 2º Graus, bem como de cursos preparatórios ao vestibular de ingresso ao 3º Grau e aos de Curso Superior, redução de tarifa nunca superior a 50% (cinquenta por cento).
- 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 dá outras providências. Em seu Capítulo IV disciplina a tarifa e a remuneração dos operadores, e em seu art. 27, § 4º, prevê que as dispensas ou reduções tarifárias de qualquer natureza, além daquelas já vigentes, deverão dispor de fontes específicas de recursos.
- Decreto nº 42.736, que regulamenta a Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001. Os artigos 16 e segs. disciplinam a tarifa e a remuneração do serviço de transporte coletivo.
- Decreto 46.893, de 6 de janeiro de 2006, que dispõe sobre a política e a estrutura tarifárias, bem como sobre a fixação de valores das tarifas cobradas dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, alterado pelo Decreto nº 49.822, de 25 de julho de 2008.
- PL nº 116/94, de autoria do Vereador Carlos Apolinário, que dá nova redação ao artigo 12 da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, prevendo concessão de isenção total de pagamento de tarifas a estudantes, inclusive de cursos preparatórios e de curso superior.
- PL nº 328/97, de autoria do Vereador Wadih Mutran, que dispõe sobre a concessão do direito à gratuidade nos transportes coletivos urbanos aos estudantes do 1º e 2º graus, cursos profissionalizantes e cursos universitários, e dá outras providências.
- PL nº 3/06, de autoria do Vereador Adilson Amadeu, dá nova redação ao parágrafo 1º do artigo 1º da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976 estendendo o benefício do passe escolar aos estagiários profissionais e acadêmicos, bem como a alunos de cursos diversos.
- PL nº 683/06, de autoria do Vereador Antonio Carlos Rodrigues, que dispõe sobre a concessão de isenção do pagamento de tarifas no Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo para os estudantes da Rede Pública Municipal de Ensino.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha 07
Proc. Nº 325/07
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

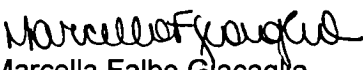
- PL nº 113/07, de autoria dos Vereadores Antonio Carlos Rodrigues, Roberto Trípoli e outros Vereadores, que consolida a legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias conexas ou afins e dá outras providências. Em seu art. 28, § 4º, dispõe sobre as dispensas ou reduções tarifárias.
- PL nº 699/07, de autoria do Vereador Paulo Fiorilo, que altera a redação do § 1º do art. 12 da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, que prevê a concessão de redução de tarifa aos estudantes que especifica. Ao propor nova redação ao art. 12, inciso III, prevê a redução de tarifas para estudantes inscritos em cursos presenciais de educação de jovens e adultos.
- PL nº 207/09, de autoria do Vereador Floriano Pesaro, que dá nova redação aos §§ 1º, 2º e 3º do art. 12 da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, com a redação dada pela Lei nº 10.839, de 20 de fevereiro de 1990 e Lei nº 11.089, de 11 de setembro de 1991, dispondo sobre a redução de tarifa para os estudantes que especifica.
- PL nº 663/09, de autoria do Vereador Floriano Pesaro, que institui política de tarifa reduzida no transporte coletivo urbano público municipal, prevendo, em seu art. 1º, I, c), como parâmetro, a redução de tarifa a estudantes inscritos em cursos presenciais de educação de jovens e adultos.

Cópia das Leis, dos Decretos e dos projetos acima indicados acompanham a presente informação.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 01.

São Paulo, 11 de janeiro de 2010.

José Luiz Levy
Procurador Legislativo do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 67.816


Marcella Falbo Giacaglia
Procuradora Supervisora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 111.393

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 8424

Total de referências : 1

Folha 08
Proc. Nº 725/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

1/1

Título: LEI Nº 8.424 18/08/1976 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Autoriza a celebração de novo contrato de concessão com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 72/1976 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Olavo Setúbal

Regulamentação: Decreto nº 8.579/1977 - Estabelece normas para execução do disposto no par. único do art. 9º desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 14.621/1977 - Regulamenta esta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 28.583/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 28.745/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 28.952/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 29.100/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 29.264/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 29.402/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 29.469/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 29.511/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 29.776/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 29.960/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 30.365/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 30.524/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei. ([ver documento](#))

PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Notas complem.: - Decreto nº 14.629/1977 - Dispõe sobre a contratação, pela CMTC, de empresas para operação de transportes coletivos, nos termos desta Lei e da Lei nº 8.579/1977.

Alterações: Lei 10.839/1990 - Altera o art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 11.089/1991 - Altera os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei. ([ver documento](#))[[Back](#)]

LEI N.º 8.424, DE 18 DE AGOSTO DE 1976

Autoriza a celebração de novo contrato de concessão com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos — CMTC, e dá outras providências.

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

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 6 de agosto de 1976, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.º — Fica a Prefeitura do Município de São Paulo autorizada a celebrar com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos — CMTC, sociedade anônima com sede na cidade de São Paulo, organizada nos termos do Decreto-lei estadual n.º 15.958, de 14 de agosto de 1946, do Decreto municipal n.º 901, de 10 de setembro de 1946, e do Decreto-lei municipal n.º 365, de 10 de outubro de 1946, novo contrato de concessão para continuar a prestar e explorar, com exclusividade, o serviço público de transporte coletivo de passageiros no Município da Capital.

Art. 2.º — A concessão a que se refere o artigo anterior, compreenderá o transporte coletivo de passageiros no Município da Capital, por meio de ônibus, trem e qualquer outra modalidade de transporte, exceto o metrô, desde que previamente aprovada pela Prefeitura.

Art. 3.º — A Prefeitura, nos limites de sua competência e através da Secretaria Municipal de Transportes — SMT, fixará ou complementará as diretrizes básicas da política de transportes coletivos, as características operacionais das linhas e as especificações a que devem atender os serviços.

Art. 4.º — O prazo de concessão será de 30 (trinta) anos, contados da assinatura do respectivo contrato.

Art. 5.º — O serviço público de transporte coletivo de passageiros será prestado e explorado pela Concessionária, no regime de serviço pelo custo, e mediante a cobrança de tarifas estabelecidas pela Prefeitura, de modo a permitir a obtenção de recursos suficientes para:

a) despesas de exploração e melhoria dos serviços, abrangendo operação, manutenção, administração e expansão, bem como tributos e encargos de qualquer espécie;

b) constituição de fundo de depreciação dos bens perecíveis;

c) remuneração adequada do investimento.

Art. 6.º — As tarifas deverão ser revistas, atendidas as exigências da legislação pertinente, sempre que incurrir o equilíbrio econômico-financeiro previsto no artigo anterior.

Art. 7.º — À Prefeitura compete regulamentar e fiscalizar a execução do serviço concedido, através de seus órgãos próprios e sob os aspectos técnicos, econômico, administrativo e financeiro.

Art. 8.º — No prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data da vigência desta lei, a Prefeitura, por ato executivo e nos limites de sua competência, expedirá a regulamentação do serviço concedido, estabelecendo regras de execução e de operação, direitos e obrigações, penalidades ou outras providências julgadas de interesse público.

Art. 9.º — A Concessionária é vedado ceder ou transferir, no todo ou em parte, a presente concessão, sem prévia autorização, por escrito, da Prefeitura.

Parágrafo único — Para o cabal desempenho de sua missão e sob sua única e exclusiva responsabilidade, poderá a Companhia Municipal de Transportes Coletivos — CMTC contratar com terceiros, na forma da legislação vigente, por prazo não inferior a 6 (seis) anos, a operação das linhas que julgar conveniente, com prévia justificação e autorização final do Prefeito, em cada caso, dando-se preferência, em igualdade de condições, às empresas permissionárias que à data da contratação estejam em efetivo e regular funcionamento no Município.

Art. 10 — A Concessionária poderá promover desapropriações por utilidade pública, e sem ônus para a Prefeitura, de bens e direitos necessários à execução e prestação do serviço concedido, seu melhoramento e ampliação, mediante solicitação de ato próprio ao Executivo.

Art. 11 — A qualquer tempo poderá a Prefeitura encampar o serviço concedido, mediante indenização de seu patrimônio líquido, calculada segundo o critério do custo histórico corrigido pelos índices oficiais pertinentes, e deduzidas as depreciações admitidas em lei.

Parágrafo único — Ao término do prazo estabelecido no artigo 4.º, não havendo lei que autorize novo instrumento em continuação, a reversão do serviço concedido operar-se-á nas mesmas condições do "caput" deste artigo.

Art. 12 — A Prefeitura e a Companhia Municipal de Transportes Coletivos — CMTC não poderão conceder isenção do pagamento de passagem em veículos de transporte coletivo, inclusive para seus servidores, salvo os casos expressos em lei.

Parágrafo único — Excepcionalmente, porém, a Prefeitura poderá conceder aos estudantes do 1.º e 2.º Ciclos, bem como de Curso Superior, redução da tarifa nunca superior a 50% (cinquenta por cento).

Art. 13 — As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 14 — A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 18 de agosto de 1976, 423.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, **Olavo Egydio Setubal** — O Secretário dos Negócios Internos e Jurídicos, **Teófilo Ribeiro de Andrade Filho** — O Secretário das Finanças, **Sérgio Silva de Freitas** — O Secretário Municipal de Transportes, **Olavo Guimarães Cupertino** — O Secretário dos Negócios Extraordinários, **Cláudio Salvador Lembo**.

Publicada na Chefia do Gabinete do Prefeito, em 18 de agosto de 1976. — O Chefe do Gabinete, **Erwin Friedrich Fuhrmann**.

Folha 10
Proc. Nº 125.109
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

LEI Nº 10.839 , DE 20 DE Fevereiro DE 1990

Dá nova redação ao artigo 12 da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, e dá outras providências.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 14 de fevereiro de 1990, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - O artigo 12 da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 12 - A Prefeitura e a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC não poderão conceder isenção do pagamento de passagem em veículo de transporte coletivo, inclusive para seus servidores, salvo os casos expressos em lei.

§ 1º - Excepcionalmente, porém, a Prefeitura poderá conceder aos estudantes de 1º e 2º Graus, bem como de cursos preparatórios ao vestibular de ingresso ao 3º Grau e aos de curso Superior, redução de tarifa nunca superior a 50% (cinquenta por cento).

§ 2º - A Prefeitura poderá, ainda, observar o mesmo limite previsto no parágrafo anterior, conceder redução no preço das tarifas, quando pagas adiantadamente, pelo usuário, mediante a compra de lotes mínimos de passes, na forma a ser disciplinada por decreto.

§ 3º - Os passes comprados em lotes pelo usuário, na forma do parágrafo anterior, não terão prazo de validade para sua utilização".

Art. 2º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 20 de Fevereiro de 1990, 4379 da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

HÉLIO PEREIRA BICUDO, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

ADHEMAR GIANINI, Secretário Municipal de Transportes

LADISLAS DOWBOR, Secretário dos Negócios Extraordinários

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 20 de Fevereiro de 1990.

JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal

LEI Nº 11.089 , DE 11 DE SETEMBRO DE 1991
(Projeto de Lei nº 141/90, do Vereador Arnaldo Madeira)

Dá nova redação aos parágrafos 2º e 3º,
do Art. 12, da Lei nº 8.424, de 18 de
agosto de 1976, com redação dada pela Lei
nº 10.839, de 20 de fevereiro de 1990.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Pau
lo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.
Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 13 de agos
to de 1991, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Os §§ 2º (VETADO) do artigo 12,
da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, com redação da
da pela Lei nº 10.839, de 20 de fevereiro de 1990, passam
a vigorar com a seguinte redação:

"§ 2º - A Prefeitura, observado o limite
de desconto previsto no parágrafo anterior, concederá re
dução de, pelo menos, 10% (dez por cento) no preço das ta
rifas, quando pagas adiantadamente pelo usuário mediante
a compra de lotes mínimos de passes, na forma a ser disci
plinada por decreto.

§ 3º - (VETADO)"

Art. 2º - Esta lei entrará em vigor na da
ta de sua publicação, revogadas as disposições em contrá
rio.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 11 de setembr
de 1991, 438º da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

DALMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 11 de
setembro de 1991.

JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Muni
cipal.

LEI Nº 11.082 DE 11 DE SETEMBRO DE 1991.
(Projeto de Lei nº 141/90)
(Vereador Arnaldo Madeira)

Dá nova redação aos parágrafos
2º e 3º, do art. 12, da Lei
8.424, de 18/08/76, com reda-
ção dada pela Lei 10.839, de
20/02/90.

Arnaldo de Abreu Madeira, Presidente
da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câma-
ra Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do art.
42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, promulga
a seguinte lei:

Art. 12 - Os §§ 2º e 3º, do artigo 12,
da Lei 8.424, de
18/08/76, com redação dada pela Lei 10.839, de
20/02/90, passam a vigorar com
a seguinte redação:

“§ 2º -
§ 3º - Os passes comprados em lotes,
na forma do parágrafo anterior, não terão prazo de va-
lidade para a sua utilização nem precisarão ser troca-
dos quando da superveniência de alterações tarifárias.”

Art. 2º -

Câmara Municipal de São Paulo, 19 de
novembro de 1991.

O Presidente,
Arnaldo de Abreu Madeira

Publicado na Diretoria Geral da Câmara Municipal de São
Paulo, em 01 de novembro de 1991.

O Diretor Geral,
Nelson Takeo Shimabukuro

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 13241

Total de referências : 1

Folha

Proc. Nº

Isis Duarte Rodrigues

RF. 11/2007

1/1

Título: LEI Nº 13.241 12/12/2001 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe 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 da outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 539/2001 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 42.423/2002 - Regulamenta o par. 2º do art. 1º desta Lei. (atividade de fretamento) ; ([ver documento](#))

Decreto nº 42.736/2002 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))

PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Notas complem.: - Decreto nº 41.987/2002 - Dispoe sobre os Serviços Complementares de Transporte Coletivo previstos no art. 2º, inciso II, desta Lei.
- Decreto nº 42.184/2002 - Dispoe sobre a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.
- Decreto nº 42.781/2003 - Estabelece disposições transitorias atinentes ao Sistema Integrado de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, previsto nesta Lei.
- Decreto nº 43.294/03 - Dispoe sobre o depósito e a venda dos veículos retidos, apreendidos ou removidos, em razão de sua utilização para o transporte remunerado de passageiros sem a devida autorização, e autoriza a São Paulo Transporte S/A a leiloar os veículos não retirados no prazo legal.
- Decreto nº 46.367/2005 - Estabelece normas complementares para fiscalização e gestão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, instituído por esta Lei.
- Portaria nº 61/2009 - SMT.GAB. - Estabelece normas para veiculação de programação televisiva e exploração publicitária na parte interna dos veículos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo.

[\[Back \]](#)

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

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, respeitados os contratos firmados, não impede o Poder Público de utilizar outras formas ou instrumentos jurídicos para transferir a terceiros a operação direta do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, mediante prévio procedimento licitatório, nos termos do § 1º do artigo 128 da Lei Orgânica do Município, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

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

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

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

condições que serão definidas no edital e no contrato.

Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:

- I - planejar os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;
- II - autorizar e regular todas as linhas ou trechos de linha dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município, especialmente quanto ao Sistema Integrado;
- III - regulamentar o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, observando-se as seguintes diretrizes:
 - a) cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o Serviço, bem como as cláusulas do contrato;
 - b) fiscalizar e controlar permanentemente a prestação do serviço;
 - c) aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais;
 - d) intervir na concessão, nos casos e condições previstos na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
 - e) extinguir a concessão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
 - f) revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
 - g) homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;
 - h) zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
 - i) receber, apurar e solucionar denúncias e reclamações dos usuários, que serão cientificados das providências tomadas;
 - j) estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;
 - l) implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

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

Art. 9º - Constitui obrigação dos operadores prestar o serviço delegado, de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como na Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e alterações subsequêntes, 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 atenue essa responsabilidade.
- § 1º - Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o "caput" deste artigo, o operador poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.
- § 2º - Os contratos celebrados entre o operador e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Poder Público.
- § 3º - A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas estabelecidas em decreto.
- Art. 15 - É vedada a subconcessão dos serviços delegados.
- Art. 16 - A operadora poderá transferir a concessão e o controle acionário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.
- Parágrafo único - Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, o pretendente deverá:
- I - atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a concessão;
 - II - comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, sub-rogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias.
- Art. 17 - Extingue-se a concessão nos seguintes casos:
- I - advento do termo do contrato;
 - II - encampação;
 - III - caducidade;
 - IV - rescisão;
 - V - anulação;
 - VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.
- § 1º - Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.
- § 2º - Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, procedendo-se levantamentos, avaliações e liquidações necessárias.
- § 3º - Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma

dos artigos 36 e 37 da Lei nº 8.987/95.

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

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

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

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

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

Art. 19 - A permissão será revogada:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - reterada 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 Transportes S.A. manterá contas bancárias específicas, destinadas exclusivamente à gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPPLY, PREFEITA

ANNA EMÍLIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes

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

DECRETO Nº 42.736, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2002

Regulamenta 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 sua execução.

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

DECRETA:

I

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 sua execução, fica regulamentada nos termos deste decreto.

Art. 2º - O serviço de transporte coletivo público de passageiros compreende os serviços de operação de transporte coletivo de passageiros e de operação de equipamentos de transferência, devendo satisfazer, como tal, as condições de continuidade, eficiência, segurança, universalidade, atualidade, cortesia e modicidade tarifária na sua prestação.

Art. 3º - Para os fins do disposto neste decreto, consideram-se:

I - área: agregação de regiões ou de sub-regiões que delimitam a abrangência espacial das concessões ou das permissões, da seguinte forma:

- a) área central: a área contida no Anexo II deste decreto;
- b) áreas estruturais: as áreas contidas no Anexo II deste decreto;
- c) áreas locais: as áreas contidas no Anexo III deste decreto;

II - atualidade: compreende a modernidade das técnicas, dos equipamentos e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço, a fim de que sejam atendidos os atributos de conforto dos usuários e preservação do meio ambiente;

III - autarquia reguladora de transportes: autarquia sob regime especial, vinculada à Secretaria Municipal de Transportes, com função reguladora do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, incumbida das atribuições definidas em lei;

IV - bens reversíveis: bens vinculados ao funcionamento do serviço de transporte coletivo público de passageiros, implantados pelo operador e que, por razões físicas, operacionais ou econômicas, devem permanecer vinculados ao serviço quando se extinguir o contrato, sendo transferidos e incorporados ao patrimônio do Poder Público, não se incluindo aqueles discriminados no § 4º do artigo 17 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

V - continuidade: a prestação do serviço de transporte coletivo público de passageiros de forma regular, atendidos os padrões de serviço estipulados legal, regulamentar e contratualmente;

VI - cortesia: a prestação adequada do serviço com amplo respeito aos direitos do usuário;

VII - empresa gestora: sociedade de economia mista, da qual participam os concessionários, com a finalidade específica de gerir as receitas e pagamentos comuns ao serviço de transporte coletivo público de passageiros, incumbida das atribuições definidas na lei de sua criação;

VIII - equipamentos de transferência: conjunto de bens móveis e imóveis destinados a permitir a integração das viagens nos subsistemas estrutural e local e, entre estes, compreendendo terminais e estações de transferência;

IX - lote: conjunto de equipamentos de transferência e/ou de linhas dos subsistemas, estrutural e/ou local, vinculados a uma dada área para fins de licitação;

X - modicidade tarifária: política tarifária que garanta a sustentabilidade econômico-financeira do sistema com o menor ônus aos seus usuários;

XI - operador: pessoa física ou jurídica a quem for delegada, por concessão ou permissão,

os serviços de operação de transporte coletivo de passageiros, incluindo-se ou não equipamentos de transferência;

XII - passageiro transportado: o usuário do serviço contabilizado em cada passagem pelos equipamentos de validação e bilhetagem;

XIII - receitas adicionais: receitas provenientes de qualquer outra fonte que não a remuneração com base no passageiro transportado, tais como as advindas da exploração de projetos ou empreendimentos associados à concessão ou à permissão, o uso remunerado dos bens vinculados à concessão ou à permissão, ou a veiculação de mensagens publicitárias, mediante prévia e expressa autorização do Poder Público, observadas as regras deste decreto e do edital;

XIV - região: unidades espaciais nas quais foi dividido o Município de São Paulo para fins de implantação do serviço de transporte coletivo público de passageiros, conforme planta contida no Anexo I, integrante deste decreto;

XV - sistema: o sistema integrado;

XVI - sistema integrado: articulação funcional dos subsistemas estrutural e local, caracterizado pelos seguintes atributos: regionalização, estruturação, conectividade, personalização e coordenação;

XVII - sub-região: subdivisão de uma dada região;

XVIII - subsistema estrutural: conjunto de linhas de transporte coletivo público de passageiros que atendem a demandas elevadas e integram as diversas regiões da Cidade, ou as que interligam pontos da área central;

XIX - 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;

XX - universalidade: disponibilização do serviço à população do Município, sem restrições geográficas, etárias, sociais, econômicas ou de acessibilidade.

II

DA DELEGAÇÃO E DA ORGANIZAÇÃO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

Art. 4º - A prestação dos serviços de operação de transporte coletivo de passageiros e de equipamentos de transferência será outorgada, conforme o caso, do seguinte modo:

I - concessão à pessoa jurídica do serviço de operação de transporte coletivo no subsistema estrutural e/ou no subsistema local, incluindo ou não equipamentos de transferência;

II - permissão à pessoa física ou jurídica do serviço de operação de transporte coletivo no subsistema local.

§ 1º - Dos concessionários será exigida, conforme conste dos respectivos editais, a realização de investimentos em bens reversíveis.

§ 2º - Dos operadores poderá ser exigido o pagamento de ônus pela delegação da prestação do serviço público.

§ 3º - O operador responde integralmente pelos danos material, corporal e moral, a passageiros e terceiros, na prestação de serviço, devendo apresentar, como condição para assinatura do contrato, a respectiva apólice de seguro de responsabilidade civil objetiva.

Art. 5º - 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 12 de dezembro de 2001, poderão ser alocados às concessões, nas condições estabelecidas pelo respectivo 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, 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 isso não prejudique a prestação adequada do aludido serviço.

Art. 6º - As características básicas do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros a ser implantado com as novas delegações disciplinadas por este decreto são as seguintes:

I - características da infra-estrutura viária: aquelas descritas nos artigos 82 a 85 e 110 a 125 da Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002 - Plano Diretor Estratégico;

II - características dos veículos a serem utilizados na prestação dos serviços do subsistema estrutural e local: aquelas descritas e discriminadas no Anexo IV deste decreto;

Art. 7º - Constará dos editais de licitação para outorga de concessão, conforme o caso, além de outras determinações consideradas convenientes e oportunas, as matérias a seguir arroladas:

I - projeto básico do empreendimento, indicando a parcela dos investimentos em infra-estrutura a ser realizada pelo concessionário;

II - metas e prazos mínimos exigidos no edital para realização dos investimentos em bens reversíveis e em bens não-reversíveis;

III - descrição técnica complementar dos padrões tecnológicos, ambientais e de acessibilidade da frota de veículos operacionais, suas associações com os tipos específicos de linhas e os respectivos cronogramas de implantação;

IV - exigência de documentação que ateste a capacidade do operador para contrair os financiamentos necessários à realização dos investimentos estipulados.

Art. 8º - O objeto dos contratos de concessão é a delegação da prestação do serviço de operação de transporte coletivo de passageiros no respectivo lote.

§ 1º - Constarão do edital de licitação para outorga da concessão, além de outras determinações consideradas convenientes e oportunas, as obrigações dos concessionários.

§ 2º - O prazo da concessão será de 10 (dez) anos, contados da data da assinatura do contrato, podendo ser prorrogado por até 5 (cinco) anos, mediante prévia justificativa do Poder Concedente, nos termos do artigo 21, inciso I, da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

§ 3º - A prorrogação prevista no § 2º deixará de ser efetivada na hipótese do concessionário não apresentar satisfatório padrão de desempenho na prestação do serviço ao longo do período contratual, devidamente aferido em avaliações periódicas pelo Poder Concedente.

§ 4º - Excepcionalmente, os contratos de concessão poderão vir a ser estendidos para até 25 (vinte e cinco) anos, contados da data de sua assinatura, nos casos em que for exercida a opção de novos e elevados investimentos em bens reversíveis, conforme prazos e condições estabelecidos no edital.

§ 5º - O serviço de operação de transporte coletivo de passageiros na área central será prestado pelos concessionários dos serviços delegados, na forma a ser definida em edital.

Art. 9º - No subsistema estrutural poderão ser prestados serviços complementares pelos próprios concessionários, dentro de suas respectivas áreas de concessão, nos termos do inciso II do artigo 2º da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

§ 1º - A hipótese do "caput" deste artigo deverá ser prevista no edital de licitação para a concessão do subsistema estrutural.

§ 2º - O número de veículos destinados à prestação do serviço complementar fica limitado a 20% (vinte por cento) da frota que o licitante vincular ao lote.

Art. 10 - A permissão terá como objeto a prestação do serviço de operação de transporte coletivo de passageiros em um lote do subsistema local, por pessoa física ou jurídica, com regras e condições estabelecidas em contrato de adesão.

§ 1º - O prazo do contrato de permissão será de até 7 (sete) anos, prorrogáveis por até 3 (três) anos, quando houver interesse público, o que deverá ser justificado para cada permissão.

§ 2º - A prorrogação prevista no § 1º deixará de ser efetivada na hipótese do permissionário não apresentar satisfatório padrão de desempenho na prestação do serviço ao longo do período contratual, devidamente aferido em avaliações periódicas pelo Poder Permitente.

§ 3º - A experiência como operador autônomo de veículos de transporte coletivo público de passageiros, devidamente atestada pelo órgão público competente, poderá ser um dos

critérios de pontuação no procedimento licitatório.

Art. 11 - Por ocasião da implantação do sistema integrado e para cumprimento do disposto no artigo 44 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, serão designados lotes no subsistema local para a outorga de permissão da prestação do serviço por operadores autônomos.

§ 1º - O edital poderá prever a outorga da permissão à pessoa física ou à pessoa jurídica.

§ 2º - No caso de outorga da permissão a pessoa física, deverão ser observadas as seguintes condições:

I - o número de permissões outorgadas aos operadores autônomos será igual ao número de veículos operacionais;

II - será facultada a co-propriedade exclusivamente de um único veículo, sendo vedada a qualquer dos co-proprietários a co-propriedade de outro veículo vinculado ao serviço;

III - para os fins do disposto no inciso II do artigo 44 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, somente será considerada co-proprietária a pessoa física que figurar no Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV;

IV - para os fins deste decreto, a co-propriedade se restringirá a dois proprietários, pessoas físicas, e somente um deles será selecionado como permissionário para prestação do serviço;

V - poderão ser credenciados até 2 (dois) condutores por veículo operacional, bem como cadastrados, junto à Autarquia Reguladora, até 2 (dois) auxiliares operacionais;

VI - os editais deverão conter a obrigação de organização dos permissionários, conforme estabelecido neste decreto.

§ 3º - No caso de outorga da permissão a pessoa jurídica, o edital deverá estabelecer, como condição de aceitação e critério de julgamento da proposta, seja ela composta por pessoas físicas, operadores individuais, mencionados no artigo 44 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Art. 12 - Constará do edital de licitação para outorga da permissão, além de outras determinações consideradas convenientes e oportunas, a especificação do material rodante que deverá ser utilizado exclusivamente para a prestação do serviço público, os equipamentos de bilhetagem, fiscalização, comunicação e segurança.

Art. 13 - Para a prestação do serviço nos lotes do subsistema local, por pessoas físicas, os permissionários deverão organizar-se, em cooperativa ou em qualquer outra forma associativa, conforme previsto no artigo 44 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

§ 1º - A organização, objeto do "caput" deste artigo, terá como atribuições:

I - coordenar a operação de todas as linhas integrantes do respectivo lote, devendo, para isso, dispor dos necessários recursos materiais e humanos, bem como geri-los;

II - indicar à empresa gestora o montante devido aos permissionários do respectivo lote, em razão do serviço prestado;

III - responsabilizar-se pela regularidade da prestação de serviço;

IV - articular-se com os concessionários e permissionários, pessoas jurídicas e físicas, estas consideradas em sua forma associativa, para garantir a integração operacional entre as linhas estruturais e locais.

§ 2º - O Permitente definirá as demais regras mínimas para constituição e funcionamento da organização objeto do "caput" deste artigo.

§ 3º - Dentro dos respectivos lotes os permissionários serão considerados em conjunto, na forma associativa adotada frente ao Poder Permitente, para efeitos de operação e fiscalização dos serviços.

§ 4º - Para fins de aplicação de penalidades, os permissionários serão considerados individualmente ou em sua forma associativa, conforme o caso.

Art. 14 - A pessoa jurídica permissionária do serviço em lote do subsistema local deverá articular-se com os permissionários e concessionários de outros lotes, sob a coordenação destes últimos, para garantir o funcionamento do Sistema.

Art. 15 - É vedada a qualquer pessoa física ou jurídica, direta ou indiretamente, a

participação em mais de 3 (três) contratos de concessão ou em mais de 3 (três) contratos de permissão.

Parágrafo único - Para fins do disposto no "caput" deste artigo considerar-se-á participação a presença societária superior a 10% do capital social do licitante.

III

TARIFA E REMUNERAÇÃO

Art. 16 - A política e a estrutura tarifária, bem como a fixação dos valores das tarifas cobradas do usuário do serviço de transporte coletivo público de passageiros serão definidas pelo Poder Público.

Art. 17 - Os concessionários do serviço de transporte coletivo público de passageiros serão remunerados com base no número de passageiros transportados, incluindo-se os titulares de isenções e reduções tarifárias.

§ 1º - O valor da remuneração será determinado no procedimento licitatório, conforme a respectiva proposta apresentada.

§ 2º - O valor da remuneração por passageiro transportado, indicado na proposta do licitante, será de exclusiva responsabilidade do proponente a partir de estudos próprios, não cabendo ao Poder Público qualquer responsabilidade pelo valor apresentado ou a obrigação de garantir quantidade mínima de passageiros para proporcionar rentabilidade ao operador.

Art. 18 - O valor da remuneração para o permissionário do subsistema local terá como base o número de passageiros transportados, incluindo-se os titulares de isenções e reduções tarifárias, e será previamente fixado no edital pelo Permitente.

Art. 19 - O edital poderá prever, em favor dos concessionários dos serviços de operação de transporte no subsistema estrutural e dos serviços de operação de equipamentos de transferência, receitas adicionais, sejam elas alternativas, complementares, acessórias ou provenientes de empreendimentos associados, com ou sem exclusividade, as quais deverão ser consideradas para a formulação da proposta comercial.

§ 1º - As receitas previstas no "caput" deste artigo deverão ser consideradas para determinar o equilíbrio inicial econômico-financeiro do contrato.

§ 2º - Caberá ao licitante avaliar, por sua conta e risco, as receitas adicionais mencionadas no "caput" deste artigo, quando da elaboração de sua proposta.

Art. 20 - Outras atividades geradoras de fontes de receitas adicionais, não previstas nos instrumentos convocatórios, poderão ser exploradas, mediante prévia autorização do Poder Público, desde que não comprometam a atividade primária objeto da concessão.

Parágrafo único - Da autorização para a exploração das atividades tratadas no "caput" deste artigo constará a contrapartida do interessado.

Art. 21 - As dispensas ou reduções tarifárias de qualquer natureza, além daquelas já vigentes no dia 12 de dezembro de 2001, deverão dispor de fontes específicas de recursos aptas a garantir a remuneração do serviço prestado, conforme disciplinado neste decreto.

Art. 22 - A tarifa cobrada do usuário será fixada pela estimativa de receita, incluídas as receitas adicionais arrecadadas com a prestação do serviço, e deverá suportar os custos arrolados no § 2º do artigo 27 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

§ 1º - A parcela de até 3,5% (três e meio por cento) do montante total arrecadado será destinada à realização das seguintes atividades:

I - gerenciamento das receitas e pagamentos comuns ao sistema integrado e aos serviços complementares;

II - fiscalização e planejamento operacional.

§ 2º - A distribuição do percentual fixado no parágrafo anterior será feita periodicamente por ato normativo do Poder Público.

Art. 23 - O montante da receita proveniente da arrecadação tarifária, incluídas as receitas adicionais e extra-tarifárias, será destinado para pagamentos na seguinte ordem:

I - permissionário e concessionário do serviço de operação de transporte coletivo de passageiros;

II - despesas de comercialização;

III - parcela de até 3,5%, referida no § 1º do artigo 24.

Art. 24 - A remuneração do operador sofrerá reajuste para atualização de sua expressão numérica com base em índice que deverá constar do respectivo contrato.

Art. 25 - Na ocorrência de fatos supervenientes ou fatos conjunturais, não atribuíveis ao operador e não previsíveis à época da realização do certame licitatório e da celebração do ajuste, deverá ser procedida à revisão da remuneração do operador, com vistas a manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, devendo o instrumento contratual detalhar a situação e as formas em que se deva realizar a aludida revisão em favor do operador ou do Poder Público.

IV

DA INTERVENÇÃO

Art. 26 - O Poder Concedente deverá assegurar a adequada prestação do serviço, 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 e 23 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Art. 27 - A formalização da intervenção far-se-á por meio de decreto do Poder Concedente que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção, os seus objetivos e limites.

Art. 28 - Declarada 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, não excedendo o prazo de 30 (trinta) dias após o encerramento da intervenção.

Art. 29 - A intervenção se dará exclusivamente com a finalidade de garantir a continuidade do serviço e não poderá exceder 180 (cento e oitenta) dias.

§ 1º - Se verificada a impossibilidade do restabelecimento do serviço 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 do serviço será devolvida ao concessionário, precedida de prestação de contas pelo interventor.

Art. 30 - O Poder Concedente poderá, antes de decretada a intervenção na prestação do serviço público, determinar que os demais operadores prestem o serviço na área desatendida.

Parágrafo único - Poderão, ainda, ser adotados outros instrumentos jurídicos vigentes para a normalização da prestação do serviço, tais como requisição ou ocupação temporária dos recursos materiais e humanos, conforme disposto no artigo 6º, § 2º, da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Art. 31 - O Poder Público poderá intervir nas permissões, aplicando-se, no que couber, as disposições contidas neste Capítulo.

Parágrafo único - A intervenção ocorrerá no lote onde se verificarem os pressupostos para sua decretação, podendo ou não abranger todos os permissionários.

V

DA TRANSFERÊNCIA E EXTINÇÃO DA DELEGAÇÃO

Art. 32 - A transferência da concessão ou do controle acionário do operador, bem como a realização de fusões, cisões e incorporações deverão ter prévia anuência do Poder Concedente, sob pena de caducidade da concessão.

§ 1º - A transferência da concessão e a realização das alterações previstas no "caput" deste artigo devem ser solicitadas ao Poder Concedente pelos interessados, conjuntamente.

§ 2º - As alterações previstas no "caput" deste artigo somente poderão ocorrer após a vigência de 2 (dois) anos do prazo contratual e do cumprimento das correspondentes obrigações nele previstas.

§ 3º - O Poder Concedente anuirá com a alteração pretendida pelos interessados, desde que

não acarrete concentração ou monopolização da prestação do serviço.

§ 4º - Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, os sucessores ou interessados em prestar o serviço público concedido 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 obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias e estipuladas.

Art. 33 - É vedada a transferência da permissão.

§ 1º - A permissão poderá ser transferida ao co-proprietário que tiver figurado no Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV, à época da licitação, em caso de falecimento do permissionário, devendo ser atendidas as seguintes disposições:

I - o co-proprietário, credenciado pelo permissionário como segundo motorista, poderá designar um outro motorista como seu auxiliar;

II - o co-proprietário, que comprovadamente não reúna as condições para ser o condutor do veículo, poderá credenciar até 2 (dois) motoristas auxiliares.

§ 2º - Em caso de incapacidade temporária ou permanente, devidamente atestada pelo Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS, o permissionário poderá credenciar motorista auxiliar, enquanto perdurar a incapacidade.

Art. 34 - A concessão será extinta nos casos a seguir arrolados, previstos no artigo 17 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001:

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

VI - falência ou extinção do concessionário.

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

§ 2º - Nos casos dos incisos I e II, 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 pelo operador, desde que devidamente auditada 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 do serviço, por exclusiva culpa do concessionário;

II - paralisação do serviço, a que tenha dado causa o concessionário, por período superior a 5 (cinco) dias úteis consecutivos ou 15 (quinze) dias alternados, no período de 12 (doze) meses;

III - descumprimento das cláusulas contratuais, colocando em risco a boa qualidade da prestação do serviço;

IV - perda das condições técnicas, econômicas ou operacionais indispensáveis para a adequada prestação do serviço.

Art. 35 - Extinta a concessão, haverá imediata assunção do serviço 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 pelo concessionário, desde que devidamente auditada por auditor independente.

Art. 36 - Extinta a concessão em determinado lote, o Poder Concedente poderá determinar que os demais operadores, em caráter excepcional, nele prestem o serviço para evitar sua interrupção.

Art. 37 - A permissão será extinta nos casos a seguir arrolados:

I - advento do termo do contrato;

II - revogação por interesse público, conforme previsto no artigo 40 da Lei Federal nº

8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e em suas alterações;

III - caducidade pela inexecução total ou parcial do contrato;

IV - falência ou extinção do operador, bem como falecimento ou incapacidade do permissionário.

§ 1º - A revogação da permissão por interesse público é ato discricionário do Poder Público, devendo ser precedida de processo administrativo, instaurado pela Autarquia Reguladora, observados os princípios administrativos da razoabilidade e proporcionalidade.

§ 2º - A caducidade da permissão poderá ser decretada mediante a constatação, por meio de processo administrativo, de uma das seguintes situações, sem prejuízo da aplicação das pertinentes sanções contratuais a critério do Poder Público:

I - inadequada prestação do serviço, por exclusiva culpa do permissionário;

II - paralisação do serviço, a que tenha dado causa o permissionário, por período superior a 5 (cinco) dias úteis consecutivos ou 15 (quinze) dias alternados, no período de 12 (doze) meses;

III - descumprimento das cláusulas contratuais, colocando em risco a boa qualidade da prestação do serviço;

IV - perda das condições técnicas, econômicas ou operacionais indispensáveis para a adequada prestação do serviço.

§ 3º - Mediante justificativa devidamente motivada, o Permitente poderá extinguir conjuntamente os contratos de permissão de um mesmo lote.

Art. 38 - Extinta a permissão em determinado lote, o Permitente poderá determinar que os demais operadores prestem serviço nesse lote, a fim de que seja evitada a solução de continuidade do serviço.

VI

PENALIDADES

Art. 39 - A realização dos investimentos exigidos no edital é considerada essencial para a prestação do serviço e sua inexecução nos prazos estipulados poderá ensejar a rescisão do contrato.

Art. 40 - O desatendimento das metas e prazos mínimos, previstos no inciso II do artigo 7º deste decreto, implicará a redução da remuneração, mediante prévia motivação do Poder Concedente.

Art. 41 - Na hipótese da excepcional extensão, prevista no § 4º do artigo 9º deste decreto, o descumprimento dos novos compromissos assumidos, em especial de investimentos e de prazos de execução, acarretará a extinção da concessão.

Art. 42 - No Regulamento de Sanções e Multas, editado pela Autarquia Reguladora prevista no artigo 30 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, ou, na sua falta, pela Secretaria Municipal de Transportes, serão tratadas as infrações e as respectivas penalidades, observadas as modalidades dispostas no artigo 35 da mesma lei.

§ 1º - Compete à Secretaria Municipal de Transportes, até a criação da Autarquia Reguladora, editar ato normativo para disciplinar o procedimento de aplicação de penalidades, devendo, entretanto, observar a necessidade de prévia notificação e a constituição de duplo grau de julgamento, a fim de garantir o contraditório e a ampla defesa.

§ 2º - Poderão ser estabelecidas penalidades aos permissionários isoladamente ou à organização por eles composta para atuação em determinada área.

Art. 43 - 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 12 de dezembro de 2001, importará a imediata apreensão do veículo, bem como a aplicação da multa prevista no artigo 34 da mesma lei, sem prejuízo da cobrança dos demais valores pertinentes.

Parágrafo único - Compete ao Poder Público editar ato normativo para disciplinar o procedimento de aplicação da penalidade aludida.

VII

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 44 - Até que seja instituída a Autarquia Reguladora a Secretaria Municipal de Transportes executará as atribuições descritas no artigo 30 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Art. 45 - Na implantação das novas delegações disciplinadas por este decreto, até que seja criada a empresa gestora, ficará a cargo da São Paulo Transporte S.A., com a participação de representantes dos concessionários e permissionários, a gestão financeira do serviço de transporte coletivo público de passageiros, prevista no artigo 31 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro 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 - Será criada comissão para acompanhamento da gestão financeira, com a seguinte composição:

I - 3 (três) representantes indicados pelos concessionários do serviço de operação de transporte coletivo de passageiros;

II - 1 (um) representante indicado pelos permissionários, operadores do serviço de transporte coletivo de passageiros.

Art. 46 - Nos termos da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, deverão ser tomadas as medidas cabíveis para a implantação do novo modelo de organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

§ 1º - Nos termos do disposto no artigo 37 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, o contrato de concessão para prestação do serviço de transporte coletivo público de passageiros no Município de São Paulo, firmado em 23 de outubro de 1991, entre a Prefeitura do Município de São Paulo e a São Paulo Transporte S.A., em caráter de exclusividade, será parcialmente rescindido na medida em que forem sendo outorgadas as concessões e permissões disciplinadas neste decreto.

§ 2º - Na transição entre contratos, até que sejam formalizadas todas as medidas descritas no § 1º, a Secretaria Municipal de Transportes deverá proceder à antecipação da reversão dos bens da SPTrans vinculados ao serviço e que deverão ser a ele alocados na nova delegação.

Art. 47 - Nos termos do artigo 29 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, a São Paulo Transporte S.A. poderá ser contratada para a prestação de serviços instrumentais ou de apoio para o desenvolvimento do sistema de transportes.

Parágrafo único - Durante a implantação do novo modelo de organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros, até sua conclusão, a São Paulo Transporte S.A. poderá prestar 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 ou com outros entes da Administração Direta ou Indireta.

Art. 48 - Os operadores deverão ter como prioridade a contratação de motoristas e cobradores hoje empregados no sistema, conforme as condições que serão estabelecidas no instrumento convocatório de cada licitação.

Art. 49 - Fica delegada à Secretaria Municipal de Transportes a condução dos procedimentos preparatórios preliminares às desapropriações necessárias à implantação do serviço de transporte coletivo público de passageiros disciplinado por este decreto.

Art. 50 - Até que seja implantado o novo sistema, a prestação dos serviços de operação de transporte coletivo público de passageiros obedecerá às regras contidas nos contratos vigentes.

Art. 51 - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 19 de dezembro de 2002, 449º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPPLY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

Folha 34
Proc. Nº 725109
Isis Duarte Mourigues
RF. 11.207

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico
CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes
Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 19 de dezembro de 2002.
RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

DECRETO Nº 46.893, DE 6 DE JANEIRO DE 2006

Dispõe sobre a política e a estrutura tarifárias, bem como sobre a fixação de valores das tarifas cobradas dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e estabelece normas para sua integração tarifária com o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos.

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

CONSIDERANDO que compete exclusivamente ao Município legislar sobre tarifas dos serviços públicos de transporte na Cidade de São Paulo, cuja fixação de valores cabe ao Chefe do Poder Executivo, em conformidade com o disposto no artigo 178 da Lei Orgânica Municipal;

CONSIDERANDO que constituem atribuições do Poder Público Municipal a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, bem como a celebração de convênios com entes públicos ou privados, conforme definido na Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, regulamentada pelo Decreto nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002;

CONSIDERANDO, ainda, o Convênio celebrado em 2 de setembro de 2005, entre o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, e suas empresas vinculadas, a Companhia do Metropolitano de São Paulo e a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, e o Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes e sua empresa vinculada, a São Paulo Transporte S/A, bem como seu Termo Aditivo nº 1, firmado em 28 de dezembro de 2005, que estabelece o valor da tarifa de integração e o critério de partilha desse valor entre os partícipes;

CONSIDERANDO, finalmente, o Convênio de Integração Operacional e Tarifária, por meio da utilização do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, com Cartão Inteligente, com circuito integrado entre o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, sob gestão da São Paulo Transporte S/A, e os Sistemas de Transporte Coletivo da Companhia do Metropolitano de São Paulo e da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, firmado em 6 de outubro de 2005,

D E C R E T A:

Art. 1º. Define-se "Bilhete Único-BU" como a marca caracterizadora do cartão, emitido pela Prefeitura do Município de São Paulo, destinado ao carregamento de créditos pecuniários.

Art. 2º. O Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo utilizará o "Bilhete Único - BU" para pagamento de viagens, nas seguintes modalidades:

- I - COMUM: cujos créditos sejam adquiridos diretamente pelo usuário;
- II - VALE-TRANSPORTE: cujos créditos sejam adquiridos diretamente pelas empresas, para utilização por seus empregados, nos termos da legislação federal vigente;
- III - ESCOLAR: cujas cotas mensais de créditos sejam adquiridas diretamente pelo usuário, nos termos da legislação vigente;
- IV - GRATUIDADES: para usufruto de direito de gratuidades legais, em particular de idosos e pessoas com necessidades especiais, nos termos de legislação específica vigente.

Art. 3º. Para o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo fica definido o valor de R\$ 2,00 (dois reais) para a tarifa das viagens com até 3 (três) integrações, no período máximo de 2 (duas) horas.

§ 1º. O número de integrações poderá ser de até 7 (sete), no período máximo de 2 (duas) horas, para aqueles usuários que comprovarem necessidade e previamente se identificarem, conforme regulamentação a ser expedida pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º. Para as viagens de estudantes o valor da tarifa será de 50% (cinquenta por cento) daquele definido no "caput" deste artigo, mantidas todas as demais condições.
Art. 4º. Para as viagens integradas entre o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos, fica definido o valor de R\$ 3,00 (três reais) para a tarifa das viagens com até 3 (três) integrações, limitado a apenas um desses registros no último sistema (Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRO ou Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM), no período máximo de 2 (duas) horas.

§ 1º. O número de integrações poderá ser de até 7 (sete), limitado a apenas um desses registros no Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos (CPTM ou METRO), para aqueles usuários que comprovarem necessidade e previamente se identificarem, conforme regulamentação a ser expedida pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º. As disposições deste artigo somente serão aplicadas nas estações do METRO e da CPTM que dispuserem de equipamentos para registro do "Bilhete Único-BU".

Art. 5º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o Decreto nº 46.882, de 29 de dezembro de 2005.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de janeiro de 2006, 452º da fundação de São Paulo.

JOSÉ SERRA, PREFEITO

GEORGE HERMANN RODOLFO TORMIN, Secretário Municipal de Finanças - Substituto

FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER, Secretário Municipal de Transportes

FRANCISCO VIDAL LUNA, Secretário Municipal de Planejamento

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 6 de janeiro de 2006.

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal

DECRETO Nº 49.822, DE 25 DE JULHO DE 2008

Altera o artigo 3º do Decreto nº 46.893, de 6 de janeiro de 2006, que dispõe sobre a política e a estrutura tarifárias, bem como sobre a fixação de valores das tarifas cobradas dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e estabelece normas para sua integração tarifária com o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos.

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

CONSIDERANDO competir exclusivamente ao Chefe do Poder Executivo a definição da política tarifária dos serviços públicos de transporte na Cidade de São Paulo, em conformidade com o disposto no artigo 178 da Lei Orgânica do Município;

CONSIDERANDO que cumpre ao Poder Público fomentar ações que promovam o uso do transporte coletivo;

CONSIDERANDO, por fim, os excelentes resultados alcançados pelas medidas de combate às fraudes na utilização do "Bilhete Único", com grande economia para os cofres públicos,

D E C R E T A:

Art. 1º. O artigo 3º do Decreto nº 46.893, de 6 de janeiro de 2006, que dispõe sobre a política e a estrutura tarifárias, bem como sobre a fixação de valores das tarifas cobradas dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e estabelece normas para sua integração tarifária com o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º. A tarifa pela utilização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo permitirá ao usuário realizar até 3 (três) integrações, no período máximo de 3 (três) horas.

§ 1º. O número de integrações poderá ser de até 7 (sete), no período máximo de 3 (três) horas, para aqueles usuários que comprovarem necessidade e previamente se identificarem, conforme regulamentação a ser expedida pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º. Os estudantes terão 50% (cinquenta por cento) de desconto na tarifa vigente, mantidas todas as demais condições." (NR)

Art. 2º. O período máximo para viagens com até 3 (três) integrações, a que se refere o artigo 1º do Decreto nº 47.919, de 28 de novembro de 2006, passa a ser de 3 (três) horas.

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 25 de julho de 2008, 455º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

ALEXANDRE DE MORAES, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 25 de julho de 2008.

STELA GOLDENSTEIN, Secretária do Governo Municipal - Substituta

Folha 28
Proc. Nº 7.257/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

PROJETO DE LEI 01-0116/2004 do Vereador Carlos Apolinario (PDT)

"Dá nova redação ao artigo 12 da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - O artigo 12º da Lei 8.424 de 18 de agosto 1976, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 12º - A Prefeitura e a Secretária Municipal de Transporte - SPTRANS não poderão conceder isenção do pagamento de passagem em veículo de transporte coletivo, inclusive para seus servidores, salvo os casos expressos em lei.

§ 1º - Excepcionalmente, porém, a Prefeitura poderá conceder isenção total de pagamento de tarifa, aos estudantes de 1º e 2º Graus, bem como de cursos preparatórios ao vestibular de ingresso ao 3º Grau e aos de curso Superior.

Art. 2º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 dias, a partir da data de sua publicação.

Art. 3º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementares se necessário.

Art. 4º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

SALA DAS SESSÕES, Às Comissões competentes".



Câmara Municipal de São Paulo

Folha 39
Proc. Nº 7251/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Gabinete Vereador Wadih Mutran

PROJETO DE LEI

01 - PL
01-0328/1997

Dispõe sobre a concessão do direito à gratuidade nos transportes coletivos urbanos aos estudantes do 1º e 2º graus, cursos profissionalizantes e cursos universitários, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, decreta:

ART. 1º - Fica concedido o direito à gratuidade nos transportes coletivos urbanos aos estudantes do 1º e 2º graus, cursos profissionalizantes e cursos universitários.

ART. 2º - A gratuidade mencionada nesta Lei só será válida única e exclusivamente nos dias letivos.

ART. 3º - O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias da data de sua publicação.

ART. 4º - As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementares se necessário.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha 40
Proc. Nº 765.109
Isis Duarte Rodrigues
RF. 1267

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

Sala das Sessões,

Wadih Mutran
WADIH MUTRAN
Vereador
P.P.B.

PROJETO DE LEI 01-0003/2006 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)

"Dá nova redação ao parágrafo 1º do artigo 12 da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976 - estende o benefício do passe escolar aos estagiários profissionais e acadêmicos bem como alunos de cursos diversos no município de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º O parágrafo 1º do artigo 12 da Lei 8.424, de 18 de agosto de 1976, passa a vigorar com a seguinte redação:

§1º - Excepcionalmente, porém a Prefeitura poderá conceder aos estudantes de 1º, 2º e 3º Graus, estagiários profissionais e acadêmicos bem como cursos preparatórios de vestibular, concursos públicos ou outros quando superiores a 05 meses de duração, redução de tarifa nunca superior a 50% (cinquenta por cento)

Art. 2º O Executivo regulamentará a presente lei, no prazo de 90 (noventa) dias, em especial no tocante aos aspectos procedimentais e de formalização.

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

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 15 de dezembro de 2005. Às Comissões competentes"

PROJETO DE LEI 01-0683/2006 do Vereador Antonio Carlos Rodrigues (PL)

"Dispõe sobre a concessão de isenção do pagamento de tarifas no Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo para os estudantes da Rede Pública Municipal de Ensino, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Os alunos da Rede Pública Municipal de Ensino, usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo ficam integralmente dispensados do pagamento da respectiva tarifa.

Art. 2º A comprovação da qualidade de alunos, regularmente matriculado na Rede Pública Municipal de Ensino, se fará mediante apresentação de carteira estudantil emitida por estabelecimento de ensino ou pelas associações e agremiações estudantis a que pertençam acompanhadas de comprovante de matrícula ou de frequência escolar fornecido pelo estabelecimento de ensino e relativo ao ano de exercício do benefício.

Parágrafo Único: A carteira estudantil a que se refere o "caput" deste artigo deverá conter a fotografia atualizada do estudante e a assinatura com nome legível da autoridade escolar ou do dirigente estudantil responsável pela veracidade do que dela constar e terá validade de um ano, contado de fevereiro a fevereiro do ano seguinte.

Art. 3º Fica estabelecido que o Poder Público municipal expedirá, obrigatoriamente, carteira de identidade estudantil para todos alunos matriculados na Rede Pública de Ensino do Município.

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

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes

PROJETO DE LEI 01-0113/2007 dos Vereadores Antonio Carlos Rodrigues (PL), Roberto Trípoli (PV) e outros Vereadores.

"Consolida a legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias conexas ou afins e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta lei dispõe sobre o transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, e matérias conexas ou afins.

TÍTULO I

DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO URBANO DE PASSAGEIROS

SUBTÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 2º Os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de São Paulo serão prestados sob os regimes públicos 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. 3º 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 do Município;

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 Executivo;

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. 4º Para a consecução das competências previstas no artigo 172 da Lei Orgânica do Município, deverão ser observadas as seguintes diretrizes:

Art. 27. 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. 28. As tarifas dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros serão fixadas, e, quando necessário, revisadas e reajustadas por ato do Poder Público, obedecido o disposto no artigo 178 da Lei Orgânica do Município.

§ 1º Para determinar o valor da tarifa, o Poder Público 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:

I - remuneração dos operadores;

II - despesas de comercialização;

III - gerenciamento das receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;

IV - fiscalização e planejamento operacional.

§ 3º Os valores para custeio das atividades previstas nos incisos III e IV 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 deverão dispor de fontes específicas de recursos, excetuadas aquelas já vigentes em 12 de dezembro de 2001, e em especial a gratuidade de transporte coletivo nas linhas de ônibus e trolebus operadas pelas empresas particulares permissionárias de serviços de transporte às mulheres com mais de 60 (sessenta) anos de idade.

Art. 29. 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 à atualização de sua expressão numérica, e ocorrerá nos seguintes termos:

I - a periodicidade de realização do reajuste será a menor prevista em lei;

II - 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 parágrafo 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

PROJETO DE LEI 01-0699/2007 do Vereador Paulo Fiorilo (PT)

Altera a redação do § 1º do Art. 12 da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, com redação dada pela Lei nº 10.839, de 20 de fevereiro de 1990.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO APROVA:

Art. 1º. O § 1º do Art. 12 da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, com redação dada pela Lei nº 10.839, de 20 de fevereiro de 1990, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 12.

§ 1º. Excepcionalmente, a Prefeitura poderá conceder redução de tarifa, nunca superior a 50% (cinquenta por cento), aos estudantes:

I – do ensino fundamental, médio e superior;

II – inscritos em cursos preparatórios ao vestibular de ingresso ao ensino superior;

III – inscritos em cursos técnicos, profissionalizantes, de capacitação, qualificação ou aprimoramento profissional;

IV – inscritos em atividades ou programas vinculados aos núcleos sócio-educativos que tenham como finalidade a inclusão social de crianças e adolescentes;

V – inscritos em cursos de alfabetização para maiores de quatorze anos.

.....”

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

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes.

PROJETO DE LEI 01-0207/2009 do Vereador Floriano Pesaro (PSDB)

"Dá nova redação aos §§ 1º, 2º e 3º do art. 12 da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, com redação dada pela Lei nº 10.839, de 20 de fevereiro de 1990 e Lei nº 11.089, de 11 de setembro de 1991, e dá outras providências.

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

Art. 1º Os §§ 1º, 2º e 3º do art. 12 da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, com redação dada pela Lei nº 10.839, de 20 de fevereiro de 1990 e Lei nº 11.089, de 11 de setembro de 1991, passam a exhibir a seguinte redação:

"Art. 12º.....

§ 1º Excepcionalmente, a Prefeitura poderá conceder redução de tarifa, nunca superior a 50% (cinquenta por cento), aos estudantes:

I - do ensino fundamental, médio e superior;

II - inscritos em cursos preparatórios ao vestibular de ingresso ao ensino superior;

III - inscritos em cursos presenciais de educação de jovens e adultos, técnicos e profissionalizantes, de capacitação, qualificação ou aprimoramento profissional, legalmente reconhecidos ou promovidos por organizações conveniadas com o Poder Público municipal;

IV - inscritos em atividades ou programas oferecidos pelo Poder Público municipal com a finalidade de inclusão social de crianças, adolescentes e jovens;

§ 2º A redução de tarifa de que trata o parágrafo 1º será concedida aos professores para utilização nos deslocamentos entre suas residências e as Unidades de Ensino onde exercem a docência, nas seguintes categorias:

I - educação infantil, ensino fundamental e ensino médio;

II - cursos profissionalizantes de nível técnico, nos termos do Decreto Federal nº 5.154, de 23 de julho de 2004, equivalentes ao ensino médio, autorizados pelos órgãos competentes;

III - cursos regulares de educação profissional, ministrados por escolas oficiais, oficializadas ou reconhecidas, com duração mínima de 2 (dois) anos;

IV - cursos de ensino superior, ministrados pelas Universidades e Faculdades Públicas ou Privadas, autorizados pelo Ministério da Educação;

V - cursos de pós-graduação, autorizados pelo Ministério da Educação, limitado o benefício à quantidade de dias em que, mediante comprovante, o beneficiário deva se dirigir à instituição de ensino.

§ 3º Os créditos adquiridos nas recargas dos cartões eletrônicos não terão prazo de validade para sua utilização, nem precisarão ser complementados quando da superveniência de alterações tarifárias. (NR)"

Art. 2º O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 60 (sessenta) dias contados da data de sua publicação.

Art. 3º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 01 de abril de 2009. Às Comissões competentes."

47
725109
Isis Duarte Rodrigues
11.207

PROJETO DE LEI 01-0663/2009 do Vereador Floriano Pesaro (PSDB)

“Institui política de tarifa reduzida no transporte coletivo urbano público municipal e dá outras providências.”

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

Art. 1º Fica instituída política de tarifa reduzida no transporte coletivo urbano público municipal, observados os seguintes parâmetros:

I- redução da tarifa, que não exceda a 50% (cinquenta por cento), aos que estudantes:

- a) do ensino fundamental, médio e superior;
- b) inscritos em cursos preparatórios ao vestibular de ingresso ao ensino superior;
- c) inscritos em cursos presenciais de educação de jovens, adultos, técnicos e profissionalizantes, de capacitação, qualificação ou aprimoramento profissional, legalmente reconhecidos e promovidos por organizações conveniadas com o Poder Público Municipal;

d) inscritos em atividades ou programas oferecidos pelo Poder Público Municipal com a finalidade de inclusão social de crianças, adolescentes e jovens;

II- redução de tarifa, que não exceda a 50% (cinquenta por cento) aos professores no deslocamento entre a residência e as Unidades de Ensino onde exerçam a docência:

- a) nas modalidades de educação infantil, ensino fundamental e ensino médio;
- b) nos cursos de ensino superior, ministrados pelas Universidades e Faculdades Públicas ou Privadas, autorizados pelo Ministério da Educação;
- c) nos cursos profissionalizantes de nível técnico, nos termos do Decreto Federal nº 5.154, de 23 de julho de 2004, equivalentes ao ensino médio autorizados pelos órgãos competentes;
- d) nos cursos regulares de educação profissional, autorizados pelo Ministério da Educação, com duração mínima de 2 (dois) anos;
- e) nos cursos de pós-graduação, autorizados pelo Ministério da Educação, limitado o benefício à quantidade de dias em que, mediante comprovante, o beneficiário deva se dirigir à instituição de ensino.

Art. 2º O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 3º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Assinatura: _____
Data: _____

RECEBIDO
Comissão de Constituição e Justiça
Em 29/01/10 às 15h
RF _____

SOLANGE RAINONE DOS SANTOS
R.F. 10601
Secretária

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Amilcar Tinóteo
Para Relatar.
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 28.1.03 12h

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
nos termos do § 3º do artigo 63 do R.I.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 05/02/10 AS 15:30
POR José
SAÍDA: 09/02 AS: 12 h 16 ASS.: [assinatura] OK

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 12/3/10 AS 13:32 h
POR José
SAÍDA: 18/03 AS: 17 h 15 ASS.: [assinatura]

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 08/04/10 AS 13:10 h
POR José
SAÍDA: 12/04 AS: 13 h 51 ASS.: [assinatura]

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue(m) juntado(s) nesta data documento(s) rubricado(s)

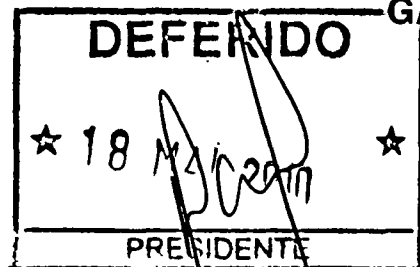
sob nº 1 e folha de informação nº 48 e 49 em 24/05/10

Maria Tereza Afonso da Silva
Técnico Administrativo
RF 10.651



Câmara Municipal de São Paulo

GABINETE DO VEREADOR ALFREDINHO.



13 - RDS
13-00584/2010

RDS

Requerimento autuado sob o n.º

Requeiro à Douta mesa, na forma regimental, com fundamento no art. 223, inciso VI, do Regimento Interno da Câmara Municipal de São Paulo a retirada do Projeto de Lei n.º 725/2009 de minha autoria.

Sala das sessões,


Vereador Alfredinho.





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
Secretaria de Apoio Legislativo – SGP-2

Folha nº -49- do proc.
nº. 01-725 de 20 09
mjs
Maria Tereza Affonso da Silva
RF 10651

Papel para informação, rubricado como folha nº _____
do processo n.º _____ de 20 _____ / _____ / _____ (a) _____

Ref. RDS 584/2010

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

20/05/10

Angela Bordin Andreoni
Ângela Bordin Andreoni
Secretária de Apoio Legislativo
SGP-2

RECEBIDO	
Comissão de Constituição e Justiça	
Em <u>24.05.10</u>	às <u>14:00</u>
<u>mjs</u>	RF _____

Maria Tereza Affonso da Silva
Técnico Administrativo
RF 10.651

A SGP-33
São Paulo, <u>24/05/10</u> <u>mjs.</u>

Maria Tereza Affonso da Silva
Técnico Administrativo
RF 10.651

Segue(m) Juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº.....e folha de informação
sob nº.....50.....31/05/2010
Ubirajara

UBIRAJARA DE F. PRESTES FILHO
CONSULTOR TÉCNICO - HISTÓRIA
RF. 11.215



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 50
do processo 01-725 de 2009 31/05/2010

Ubirajara
Ubirajara F. Prestes Filho
RF 11215

**SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL**

Proc. encerrado com 50 fls.
Arquivado em 31/05/2010
O Funcionário

Ubirajara FPF
Ubirajara F. Prestes Filho
RF 11215