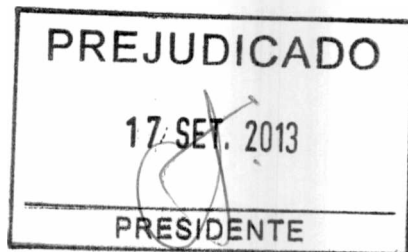




**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

VEREADOR GILSON BARRETO

PROJETO DE LEI N.º



Institui o ônibus "Circular Noturno" na Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

01 - PL
01- 00062/2013

Folha nº 01 do proc.
Nº 01- 62 de 13
Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar
RF. 100 406

A Câmara Municipal de São Paulo resolve:

Art. 1º – Fica instituído o ônibus "Circular Noturno" na Cidade de São Paulo com o objetivo de integrar linhas noturnas de ônibus que atendam os bairros da Cidade.

Parágrafo Único – As linhas deverão circular entre os terminais e locais de maior movimentação noturna com intervalo máximo entre as partidas de 20 minutos, bem como a criação de linhas radiais que partam dos terminais para os bairros com intervalo de até 40 minutos.

Art. 2º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 3º – As despesas decorrentes da 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.

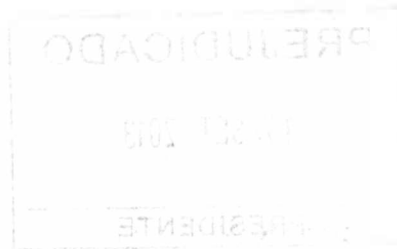
Sala das Sessões, em


GILSON BARRETO
Vereador PSDB



Viaduto Jacareí, 100 – 7º andar – sala 721 – CEP 01319-900 – São Paulo/SP
www.gilsonbarreto.com.br - email: gilsonbarreto@camara.sp.gov.br
Tel. (0xx11) 3396-4310/5029 – Fax. (0xx11) 3396-3968

DWP - 909.22 - 01/03/2013 - 16:58 - 003416 - 1/1



segue(m) juntado(s), nesta data,

documento(s) rubricado(s) sob nº

— a 2 e folha de informação

sob nº 3 6.13.1/3

Ass: 

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

VEREADOR GILSON BARRETO

Folha nº 02 do proc
Nº 01-62 de 13
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100 405

JUSTIFICATIVA

O presente projeto de lei pretende instituir na Cidade de São Paulo um sistema de transporte denominado "Circular Noturno" com o objetivo de atender a crescente demanda de passageiros com o advento da "Lei Seca".

Com a implantação do "Tolerância Zero" se faz necessária a criação de transporte público noturno que seja opção em substituição ao veículo próprio. Além de contribuir para uma maior adesão à campanha "Se beber não Dirija", a implantação do "Circular Noturno" beneficiará cidadãos em situações diferentes, seja por motivos emergenciais de saúde, ou para os trabalhadores deste horário, como garçons, funcionários de casa noturnas, atendentes de telemarketing, plantonistas, etc.

Indiretamente, toda a população se beneficia. São Paulo tem 13 mil restaurantes, 15 mil bares e 2 mil casas noturnas, ficando em segundo lugar no mundo nesse setor. Com a opção de transporte, mais pessoas poderão circular para usufruir da vida noturna da cidade, fazendo girar ainda mais a economia e gerar mais empregos.

Muitas cidades no mundo usam um ou mais pontos centrais para onde as linhas convergem em horários específicos. É assim em Barcelona, Paris e outras grandes metrópoles. A população de Londres, que passa de 8 milhões na região metropolitana, conta com um grande número de linhas noturnas, caracterizadas por um N antes do número. O tempo de espera em geral não passa de 30 minutos durante a semana e é ainda menor nos fins de semana.

Diante do exposto, submeto a apreciação deste projeto aos Nobres Pares, que certamente merecerá sua aprovação nesta Casa Legislativa.

GILSON BARRETO
Vereador PSDB

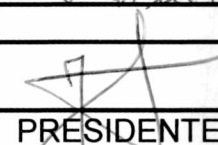


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº03.....

do processo nº01 - 62..... de 20.....13.....,6...../.....3...../.....13..... (a)03.....

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

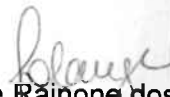
LIDO HOJE	
ÀS COMISSÕES DE:	05 MAR 2013
<u>COMISSÃO POLITICA E LEG. PARTICIPATIVA;</u>	
<u>POLITICA JURATA METROPOLITANA AM-5-76;</u>	
<u>TRANSPORTE, TRANSPORTE, AGU. ECONOMICA</u>	
<u>TRANSPORTE, LAZEN C. SANTO SP-14</u>	
<u>TRANSPORTE E OUCAMENTO</u>	
 PRÉSENTE	

JOSÉ AMÉRICO

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

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

06/3/13



Solange Rainone dos Santos
Supervisora de SGP.22

RECEBIDO
SETOR DE PESQUISA E APOIO LEGAL

EM 06.03.13

PRV

EM 21.03.13

18

15



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue em anexo o(s) o(s) documento(s) de

fls. 04 / 20 21 03 13

Isis Duarte Rodrigues
Técnico Administrativo

RF. 11/207



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Proc. Nº 87-0002/13
Ileis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

fls. 5

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 0062/13

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

- Lei Municipal 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, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências, regulamentada pelo Decreto nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002;
- Decreto nº 42.423, de 23 de setembro de 2002, que dispõe sobre a regulamentação da atividade de fretamento, como modalidade do serviço de transporte coletivo privado de passageiros, prevista na Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, dá outras providências.

Cópias dos textos acima indicados acompanhas a presente informação.

Assim sendo, à SGP-22 para providências e, em seguida, à Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 03.

São Paulo, 21 de março de 2013.

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 : 13241

Total de referências : 1

Proc. Nº 85-006211
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

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 providencias.

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 complement.: - 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 transitórias 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 subsequentes, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:

- I - prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;
- II - efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões determinados pelo Poder Público, de modo a possibilitar a fiscalização pública;
- III - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;
- IV - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo operador e o Poder Público;
- V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;
- VI - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V - o ônus da delegação, quando existente;

VI - as formas de remuneração do serviço.

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

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

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

I - o objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;

II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;

III - o valor da remuneração e as condições de pagamento, os critérios, a data-base e periodicidade do reajustamento de preços, os critérios de atualização monetária entre a data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;

IV - os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

V - os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço;
 VI - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;
 VII - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;
 VIII - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;
 IX - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;

X - os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;

XI - os bens reversíveis;

XII - os casos de rescisão;

XIII - a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II - comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, 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 deverásstar permanentemente à disposição do usuário, conforme preceitua o artigo 177 da Lei Orgânica do Município.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 24 - Do ato da intervenção deverá constar:

I - os motivos da intervenção e sua necessidade;

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

III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;

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

Art. 25 - No período de intervenção, a Municipalidade assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

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

CAPÍTULO IV

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

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

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

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

a) remuneração dos operadores;

b) despesas de comercialização;

c) gerenciamento das receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;

d) fiscalização e planejamento operacional.

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

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

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

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

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

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

b) o critério para a fixação do valor do reajuste levará em conta o índice de preço que melhor reflita a variação econômica dos insumos próprios do setor.

§ 3º - O Poder Público poderá prever em favor do operador, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, com ou sem exclusividade, com vistas a determinar o valor da remuneração.

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

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

celebração dos contratos.

CAPÍTULO V

DA GESTÃO DESCENTRALIZADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

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

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

II - executar a fiscalização da prestação dos serviços;

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

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

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

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

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

I - gerir as receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;

II - reinvestir eventuais saldos positivos na expansão e melhoria do Sistema;

III - captar recursos junto ao sistema financeiro e agências de fomento.

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

I - identificar tecnologias aplicáveis e de interesse para o trânsito e os transportes do Município, tanto entre aquelas já utilizadas operacionalmente, como aquelas em desenvolvimento;

II - identificar, desenvolver e capacitar parceiros potenciais para os projetos de desenvolvimento tecnológico e de cooperação técnica;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II - requalificar os trabalhadores, buscando o aperfeiçoamento para a prestação de serviço

Isis Duarte Rodrigues
RF: 11.201
11/10/2018

público de qualidade e a educação de trânsito e transporte;

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

CAPÍTULO VI

DAS PENALIDADES

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

I - imediata apreensão dos veículos;

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

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

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

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

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

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

Art. 35 - Pelo não cumprimento das disposições constantes desta lei e das demais normas legais aplicáveis, bem como do contrato, observado o disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, serão aplicadas aos operadores do Sistema, as seguintes sanções:

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - afastamento de funcionários;

V - intervenção, no caso de concessão;

VI - rescisão do contrato;

VII - declaração de caducidade da concessão.

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

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

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

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

Art. 38 - Durante a implantação do novo modelo de organização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, e até sua conclusão, a São Paulo Transporte S.A.

continuará prestando seus serviços, executando as atribuições estabelecidas no seu estatuto social, bem como aquelas que lhe forem fixadas no contrato de prestação de serviço firmado com a Secretaria Municipal de Transportes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPLIĆ, PREFEITA

ANNA EMÍLIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes

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

Isis Duarte Rodrigues
Proc. Nº 01.009.113
RF. 11.201

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Proc. N.º 07-00601/13
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

folha 12
Proc. Nº 01-000113
Justiça Rod.rigues

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 SUPPLY, 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

15
Proc. Nº 07-00013
Rodrigues
7
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.

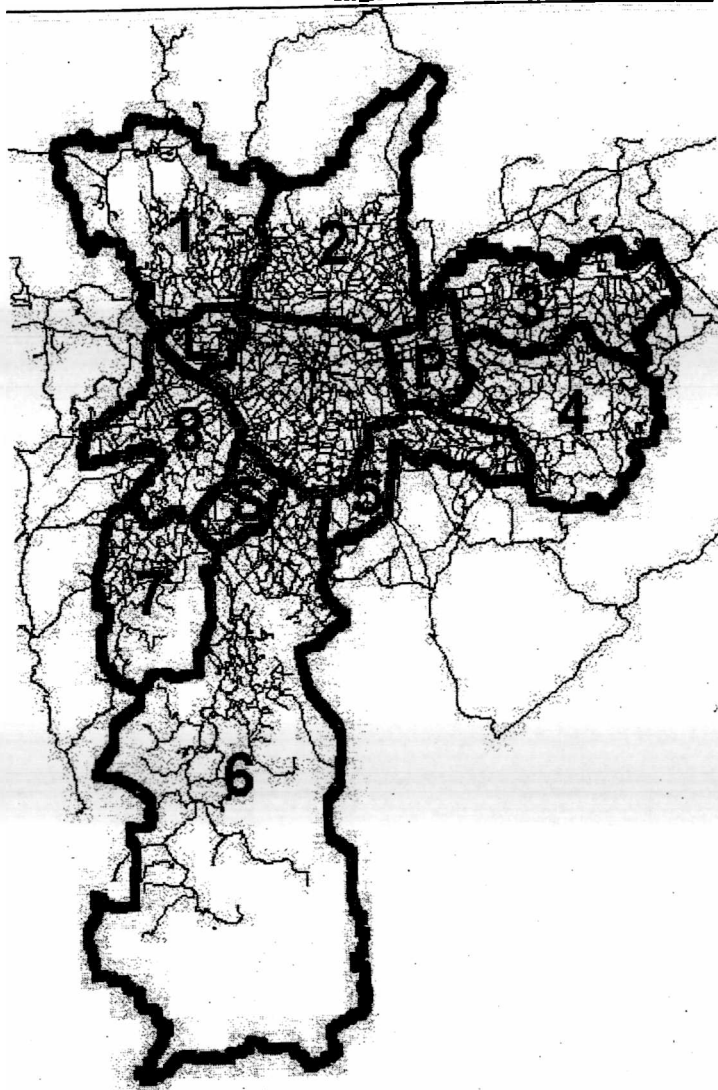
MARTA SUPLICY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

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

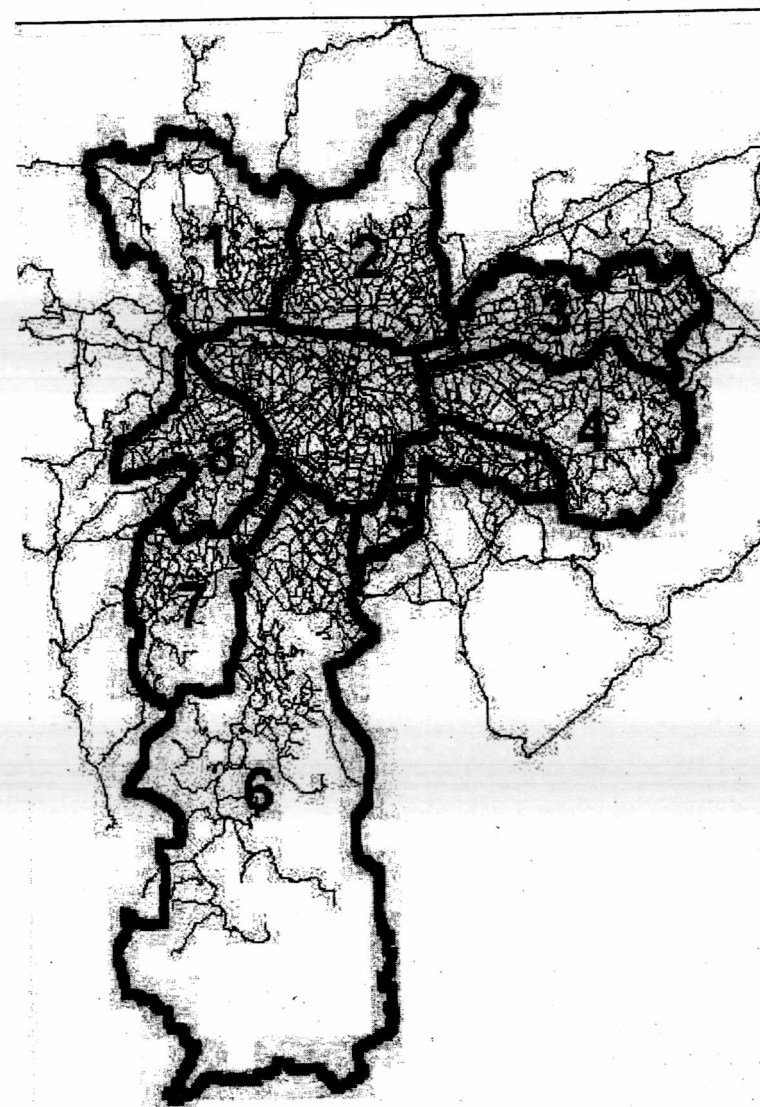
Anexos I a IV Integrantes ao Decreto n° 42.736, de 19 de dezembro de 2000
ANEXO I

Regiões



ANEXO II

Áreas do Subsistema Estrutural

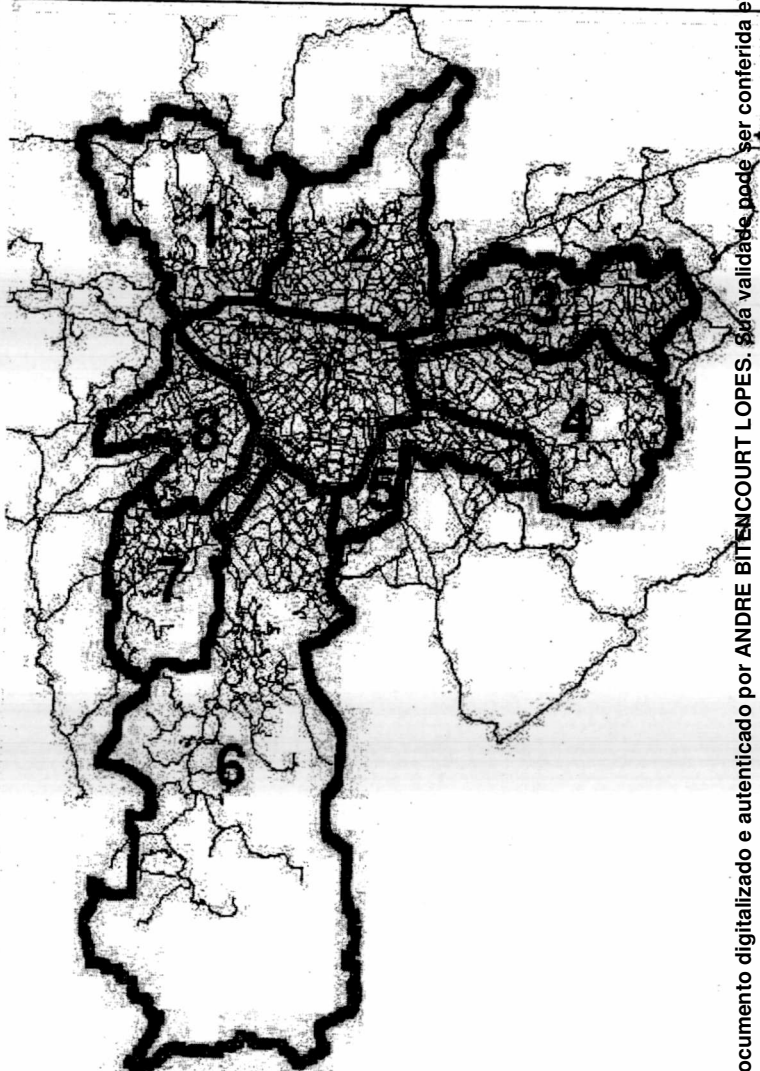


Folha 13
Proc. Nº 01-2006/13

Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

ANEXO III

Áreas do Subsistema Local



ANEXO IV

VEÍCULOS

VEÍCULO (*)	CARACTERÍSTICA		SUBSISTEMA	
	FUNCIONAL	COMPRIMENTO	ESTRUTURAL	LOCAL
MICRO	21 pass.	6,4 ~ 7,5 m	X	
MINI	36 pass.	7,6 ~ 9,9 m	X	X
BÁSICO	Motor traseiro/central	9,5 ~ 12 m	X	X
PADRON	Piso Normal	12 ~ 15 m	X	
	Piso Baixo (**)			
ARTICULADO	Piso Normal	≥ 15 m	X	
	Piso Baixo (**)			

(*) Adaptados para PFD, conforme legislação vigente

(**) Diesel, gás, elétrico ou híbrido



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 21 do proc.
nº 01-62 de 20 10
João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11136

fls. 32

16 - PAR

pl0062-13

PARECER Nº 16-00561/2013

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0062/13.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do Nobre Vereador Gilson Barreto, que institui o ônibus "Circular Noturno" na Cidade de São Paulo com o objetivo de integrar linhas noturnas que atendam os bairros da cidade.

Segundo a propositura, as linhas deverão circular entre os terminais e locais de maior movimentação noturna com intervalo máximo entre as partidas de 20 minutos, bem como a criação de linhas radiais que partam dos terminais para os bairros com intervalos de até 40 minutos.

Ainda, conforme a justificativa, o objetivo da proposta é o de atender a crescente demanda de passageiros com o advento da Lei Seca.

Sob o aspecto jurídico, nada obsta a tramitação do projeto, eis que a propositura foi apresentada no regular exercício da competência legislativa desta Casa, espelhada nos artigos 30, incisos I e II, da Constituição Federal, 13, incisos I e II, 37, *caput*, e 181, parágrafo único, todos da Lei Orgânica do Município, considerando a natureza tipicamente local da matéria referida na propositura.

A matéria insere-se no âmbito da regulamentação do trânsito, que é o *deslocamento de pessoas ou coisas (veículos ou animais) pelas vias de circulação*. (In, "Direito Municipal Brasileiro", 6ª ed., Ed. Malheiros, p. 318).

Analisada a questão sob o ponto de vista da regulamentação do trânsito, temos que embora a Carta Magna reserve privativamente à União a iniciativa de leis sobre trânsito e transporte (art. 22, inciso XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, que são atividades de interesse local (art. 30, incisos I e V).

17 - RELCOM
17-00565/2013



pl0062-13

Folha nº 22 do proc.
Rº 21-62 de 2013
João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

Como ensina Hely Lopes Meirelles, em "Direito Municipal Brasileiro", Ed. Malheiros, 6ª ed., págs. 319/320 e 363.

A circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo o território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população (...) Na competência do Município insere-se, portanto, a fixação de mão e contramão nas vias urbanas, limites de velocidade e veículos admitidos em determinadas áreas e horários, locais de estacionamento, estações rodoviárias, e tudo o mais que afetar a vida da cidade (...) Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação há de ser o estabelecimento de boas normas de circulação, tendentes a descongestionar o centro urbano, os locais de comércio, os pontos de retorno (...) Nessa regulamentação local, além das normas gerais contidas no Código Nacional de Trânsito e nos regulamentos estaduais, o Município pode estabelecer condições particulares para cada rua ou zona, atendendo às peculiaridades locais e ao perigo que oferece à coletividade. (grifo nosso)

Não há dúvida de que a matéria constante da presente proposta é de competência municipal, uma vez que visa proporcionar uma nova opção de transporte de passageiros no período noturno.

Neste sentido, a lição de José Nilo de Castro:

Dentre os serviços públicos municipais (...) arrolam-se os seguintes: arruamento, alinhamento e nivelamento, promoção do adequado ordenamento territorial urbano (art. 30, VIII, CF); águas e esgotos; iluminação pública; pavimentação e calçamento; galerias de águas pluviais; trânsito e tráfego (...) sinalização de vias urbanas e das estradas municipais, sua regulamentação e fiscalização, arrecadando-se as multas relativas às infrações cometidas em seu território (...) Merecem explicitação os serviços de trânsito e tráfego, de competência do Município. Não se confundem com os do Estado. O trânsito e o tráfego nas vias



pl0062-13

Folha nº 23 do proc.
nº 41-62 de 2013
João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 17638

municipais, notadamente no perímetro urbano, são de competência municipal, cuja organização e execução, portanto, se ordenam pelas leis locais, como a previsão de infrações e de sanções aos infratores do trânsito e do tráfego municipais (...) A circulação urbana e o tráfego local são disciplinados por leis locais, no exercício da autonomia do Município (In, "Direito Municipal Positivo", Ed. Del Rey, 2ª ed., págs. 207 e 208) (grifo nosso)

Resta claro, em vista do exposto, que o projeto de lei apresentado encontra-se apto à tramitação, tanto em seu aspecto formal quanto material, estando em perfeita harmonia com os dispositivos da Constituição Federal e da Lei Orgânica do Município.

Por outro lado, impõe-se a manifestação das comissões competentes quanto à conveniência e oportunidade da pretensão, quais sejam, Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente e Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia (art. 39, incisos III e V, do Regimento Interno).

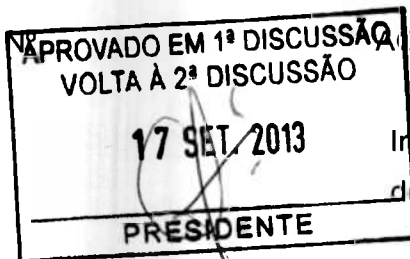
Trata-se de matéria sujeita ao quórum de maioria absoluta para deliberação, nos termos do art. 40, § 3º, inciso XII, da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, somos

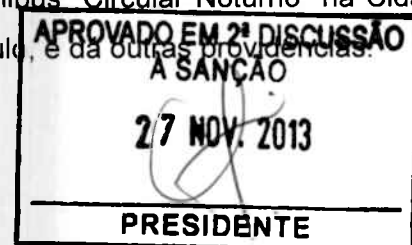
PELA LEGALIDADE.

Todavia, a fim de adequar o presente projeto à melhor técnica de elaboração legislativa, sugerimos o seguinte substitutivo:

SUBSTITUTIVO Nº 1 APROVADO EM 1ª DISCUSSÃO AO PROJETO DE LEI Nº 0062/13.



Institui o ônibus "Circular Noturno" na Cidade de São Paulo, e dá outras providências.



A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

APPROVADO EM 2ª DISCUSSÃO
A SANÇÃO
17 NOV 2013
PRESIDENTE

APPROVADO EM 1ª DISCUSSÃO
VOLTA A 2ª DISCUSSÃO
17 SET 2013
PRESIDENTE



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0062-13

Folha nº 24 do processo
nº 01-62 de 2013
João Carlos P. Chaves
Técnico Administrativo
R. 1336

fls. 36

Art. 1º Fica instituído o ônibus "Circular Noturno" na Cidade de São Paulo com o objetivo de integrar linhas noturnas de ônibus que atendam os bairros da Cidade.

Parágrafo único. As linhas deverão circular entre os terminais e locais de maior movimentação noturna com intervalo máximo entre as partidas de 20 minutos, bem como a criação de linhas radiais que partam dos terminais para os bairros com intervalo de até 40 minutos.

Art. 2º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 3º As despesas decorrentes da 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 da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, 24/09/13

ANTONIO GOULART

ABOU ANNI

EDUARDO TUMA

ALESSANDRO GUEDES

GEORGE HATO

ARSELINO TATTO

LAÉRCIO BENKO

CONTE LOPES

SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 12 / 05 / 2013

Pág. 06 Col. 02

Conferido

João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

A Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.

20/05/13
João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

RECEBIDO

Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.

13.05.13 às 16:30

Lilian Bueno Alba
RF 10.933

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora
Para relatar:
Sala de Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.
Em / /
Presidente
Obs: o prazo para manifestação é de 5 dias, nos termos do § 3º, artigo 63 do R.I.

Devolvido a pedido.

15.05.2013

Luis Sobral
RF 28574

Sigue m...	nesta data
Documento D	Assessor de Informação
Rubricado D	sob firma D nº 225
Em 20/05/2013	
Maria Tereza Ap...	da Silva
Técnico Administrativo	
RF 10.851	



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

16 - PAR
16- 00810/2013

Folha nº 25 do proc.
nº 0-62 de 2013
Maria Tereza Almeida da Silva
RF 10551

fls. 38

PARECER CONJUNTO Nº DAS COMISSÕES REUNIDAS DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 062/13.

De autoria do nobre Vereador Gilson Barreto, o presente projeto de lei institui o ônibus "Circular Noturno" na Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

A propositura estabelece que as linhas deverão circular entre os terminais e locais de maior movimentação noturna com intervalo máximo entre as partidas de 20 minutos, bem como trata da criação de linhas radiais que partam dos terminais para os bairros com intervalos de até 40 minutos.

Segundo o autor, a iniciativa tem como finalidade atender a crescente demanda de passageiros com o advento da Lei Seca, beneficiando, ainda os cidadãos em situações diferentes, seja por motivos emergenciais de saúde, ou para os trabalhadores deste horário, como garçons, funcionários de casa noturnas, atendentes de telemarketing, plantonistas

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela **Constitucionalidade e Legalidade** do projeto, aprovando **Substitutivo** a fim de adequar o presente projeto à melhor técnica de elaboração legislativa.

Considerando não haver óbices à aprovação desta proposição, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente manifesta-se **Favoravelmente** a sua aprovação, nos termos do **Substitutivo** aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

A Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, no âmbito de sua competência, entende que a proposição merece prosperar, posicionando-se, portanto, **Favoravelmente** a sua aprovação, nos termos do **Substitutivo** aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Quanto ao aspecto financeiro, a Comissão de Finanças e Orçamento nada tem a opor, posicionando-se com parecer **Favorável** à proposição, nos termos do **Substitutivo** aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Sala das Comissões Reunidas, em 15/05/2013



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 26 de 39
nº 01-062 de 2013
Mário Telhado
RF 10651

**PARECER CONJUNTO Nº DAS COMISSÕES REUNIDAS DE
POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; DE TRÂNSITO,
TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA E DE
FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 062/13.**

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE OK!

ANDREA MATARAZZO

DALTON SILVANO

NELO RODOLFO

PAULO FRANGE

JOSÉ POLICE NETO

NABIL BONDUKI

TONINHO PAIVA

**COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO,
LAZER E GASTRONOMIA**

SENIVAL MOURA

AURELIO MIGUEL

RICARDO YONG

CLAUDINHO DE SOUZA

SOUZA SANTOS

CORONEL TELHADA

VAVÁ



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 27 de 40
nº 01-062 de 2013
Maria Teresa de Jesus da Silva
RE 13011

**PARECER CONJUNTO Nº DAS COMISSÕES REUNIDAS DE
POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; DE TRÂNSITO,
TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA E DE
FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 062/13.**

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO *OK!*

ROBERTO TRIPOLI

ADILSON AMADEU

AURÉLIO NOMURA

JAIR TATTO

MARTA COSTA

MILTON LEITE

PAULO FLORILLO

RICARDO NUNES

WADIH MUTRAN

17 - RELCOM
17-00813/2013

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 18 / 05 / 2013

Pág. 115 Col. 3ª

Conferido ms

Maria Tereza Afonso da Silva
Técnico Administrativo
RF 10.851

À SGP -21

São Paulo 21 / 05 / 2013

ms
Maria Tereza Afonso da Silva
Técnico Administrativo
RF 10.851

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) rubricado(s)
sob nº(s) 28 a — e
folha de informação sob
nº — / 19 / 13

Cesar Vema
Técnico Administrativo
R.F 11.366

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO FINAL

Folha nº 01-062 de 203
do Processo nº 11.100.000
Cesar Vema
Técnico Administrativo

SESSÃO: 048-SE
DATA: 17/09/2013
FL: 43 DE 56

fls. 42

- "PL 62/2013, do Vereador GILSON BARRETO (PSDB) Inst. 11.100.000 onibus "Circular Noturno" na Cidade de São Paulo, e dá outras providências. FASE DA DISCUSSÃO: 1ª. APROVAÇÃO MEDIANTE VOTO FAVORÁVEL DA MAIORIA ABSOLUTA DOS MEMBROS DA CÂMARA. HÁ SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEG. PARTICIPATIVA".

O SR. PRESIDENTE (José Américo - PT) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa ao PL 62/2013. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado em primeira discussão. Volta em segunda.

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) rubricado(s)
sob nº(s) 23 a - e
folha de informação sob
nº -. 23 / 05 / 13

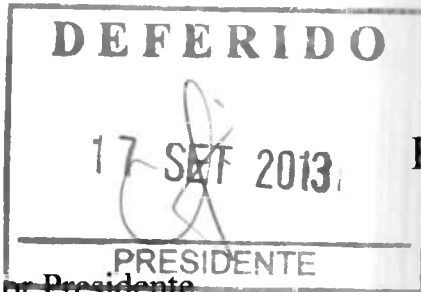

Cesar Vema
Técnico Administrativo
R.F 11.366

Folha nº 01-062 do Processo nº 01-062 de fls. 44



Câmara Municipal de São Paulo

Cesar Vema
Técnico Administrativo
R.F. 11.366



REQUERIMENTO

Senhor Presidente,

13 - RDS
13- 01826/2013

REQUEIRO que, no PL 62/13, de minha autoria, seja incluído o nome do vereador Marquito como coautor.


Marquito
Vereador


Gilson Barreto
Vereador

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO
18 SET 2013



A SGP-21

À
SGP,
Sr. Secretário Geral
Parlamentar.

Encaminho
presente para
conhecimento e
providências co-
bíveis.

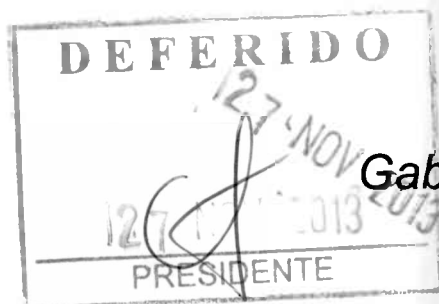
S. Paul 11/9/13

Xamilo Cristóvão Martins Junior
Chefe de Gabinete
Presidência

A SGP - 21
23/09/2013
Jader Augusto Pimenta
Supervisor - SGP. 22
REE 10.860

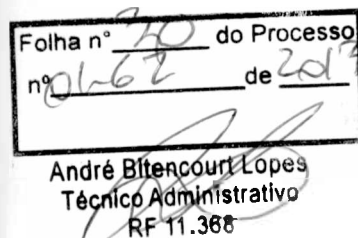
Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) rubricado(s)
sob nº(s) 40 a 45 e
folha de informação sob
nº 47.

André Bitencourt Lopes
Técnico Administrativo
RF 11.368



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Gilson Barreto



REQUERIMENTO Nº

13 RDS

13- 02278/2013

REQUEIRO, nos termos regimentais, a concessão da coautoria ao Projeto de Lei 62/2013, de minha autoria, que " Institui o Ônibus "Circular Noturno" na cidade de São Paulo e dá outras providências", para os Vereadores Pastor Edmilson e Vavá.

Sala das Sessões, em 26 de novembro de 2013.

Gilson Barreto
Vereador

De acordo,

Marquito
Vereador

Pr. Edemilson Chaves
Vereador

Vavá
Vereador

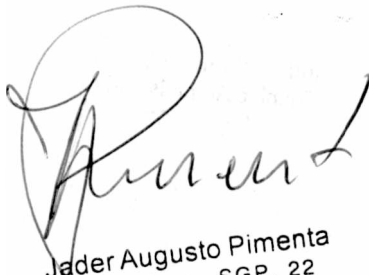


CNPJ - 08.942.222/0001-91 - 27/11/2013 - 18:23 - 006131 - 1/1

Materia PL 62/2013. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?plD=176768.

A SGP.21

28/10/13



Jader Augusto Pimenta
Supervisor - SGP. 22
REF: 10.860

fls. 47

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) rubricado(s)
sob nº(s) 72.09.12.17 a 21 e
folha de informação sob
nº 72.09.12.17

André Bitencourt Lopes
Técnico Administrativo
RF 11.368

Folha nº 21 de 203
nº 2-62 de 203
ANDRÉ BITENCOURT LOPES
Técnico Administrativo
RT 11.368

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO FINAL

SESSÃO: 065-SE
DATA: 27/11/2013
FL: 134 DE 140

- "PL 62/2013 DOS VEREADORES GILSON BARRETO (PSDB), MARQUITO (PTB), PASTOR EDEMILSON CHAVES (PRB) E VAVÁ (PT). Institui o ônibus "Circular Noturno" na Cidade de São Paulo e dá outras providencias. FASE DA DISCUSSÃO: 2ª DO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA. Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara."

O SR. PRESIDENTE (José Américo - PT) - Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 62/13, na forma do Substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Está aprovado. Vai à sanção.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

fls. 49

Papel para informação rubricado como folha nº 3

do processo nº 01-62 de 2013. 03/12/2013 (a)

André Bitencourt Lopes
Técnico Administrativo
RF 11.388

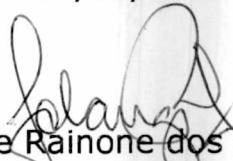
À SGP - 23

Sr. Supervisor,

O Substitutivo da Comissão da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, de fls. 23 e 24 ao presente Projeto de Lei foi aprovado em 2ª discussão e votação na 65ª Sessão Extraordinária, no dia 27 de novembro do corrente.

Encaminho os presentes autos para elaboração dos documentos pertinentes à sanção do respectivo Projeto Legislativo.

03/12/2013


Solange Rainone dos Santos
Secretário de Apoio Legislativo
SGP-2

RECEBIDO EM
- SGP-23 -
05 DEZ 2013

14:00 Horas

SEGUE M _____, juntados _____ nesta data
documentos 33A 35 e papel de informação
rubricado _____ sob folha nº 36

Em 27/01/2014

R 06


WILLIAM DI GIORGI
Assistente Parlamentar
Registro 100.884



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PRESIDÊNCIA

Folha nº 33 do pros.
nº 01-62 de 2013

WILLIAM D'GIORGI
Assistente Parlamentar
Registro 700.884

São Paulo, 28 de novembro de 2013.

Ofício SGP-23 nº 3835/2013

Senhor Prefeito,

Encaminho a Vossa Excelência texto da lei aprovada pela Câmara em sessão de 27 de novembro do corrente, relativa ao Projeto de Lei nº 62/13, de autoria dos Vereadores Gilson Barreto, Marquito, Pastor Edemilson Chaves e Vavá, que institui o ônibus "Circular Noturno" na Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

Na oportunidade, renovo protestos de elevada consideração e respeito.


JOSÉ AMÉRICO
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Fernando Haddad
Prefeito do Município de São Paulo.

JCSS/chll



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



LEI DECRETADA NA SESSÃO DE 27 DE NOVEMBRO DE 2013

Cópia extraída de fls. 23/24 do processo
(PROJETO DE LEI Nº 62/13)
(VEREADORES GILSON BARRETO – PSDB, MARQUITO – PTB, PASTOR
EDEMILSON CHAVES – PRB E VAVÁ - PT)

Institui o ônibus "Circular Noturno" na Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

Faço saber que a Câmara, em sessão de 27 de novembro de 2013, decretou a seguinte lei:

Art. 1º Fica instituído o ônibus "Circular Noturno" na Cidade de São Paulo com o objetivo de integrar linhas noturnas de ônibus que atendam os bairros da Cidade.

Parágrafo único. As linhas deverão circular entre os terminais e locais de maior movimentação noturna com intervalo máximo entre as partidas de 20 minutos, bem como a criação de linhas radiais que partam dos terminais para os bairros com intervalo de até 40 minutos.

Art. 2º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 3º As despesas decorrentes da 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.

Câmara Municipal de São Paulo, 28 de novembro de 2013.


JOSÉ AMÉRICO
Presidente

JCSS/chll



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 35 do pros.
nº 01-62 de 2013
WILLIAN DE GONÇALVES
Assistente Administrativo
Registro 384

São Paulo, 03 de dezembro de 2013.

Recebi ofício SGP-23 nº 3835, de 28/11/13, encaminhando ao Executivo texto da lei decretada pela Câmara, relativa ao Projeto de Lei nº 62/13, de autoria dos Vereadores Gilson Barreto, Marquito, Pastor Edemilson Chaves e Vavá.

S.G.M.-A.T.L.
03 DEZ 2013
RECEBIDO
Elisabete
Elisabete Stevanatto Bastos
RF: 518.605.6.00
SGM/ATL



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

do processo nº 01-62 de 20 13 07, 01 / 2014 (a) 36

Papel para informação, rubricado como folha nº 36

WILLIAN DI GIORGI
Assistente Parlamentar
Registro 100.884

Conforme publicação ocorrida no DOC de 24/12/2013, pág. 01, col. 01/02, foi atribuído a esta matéria o nº de LEI 15.934, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2013.

À SGP-22 – Sr. Supervisor,

Para as devidas providências, tendo em vista o **VETO PARCIAL**.

SGP-23, 06/01/14.

JOSÉ CRISTINO SOUZA SANTOS
Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
34 a 38 e folha de informação
sob nº 39. ...23/01/2014



Prefeitura do Município de São Paulo

fls. 56

São Paulo, 23 de dezembro de 2013.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 227/13

Ref.: OF-SGP23 nº 3835/2013

Folha nº <u>01</u> ³⁷ 02 do Proc.
Nº <u>01-62</u> de 20 <u>13</u>
Pedro Henrique L. Campos
Téc. Administrativo
PF 11.195

15 - DOCREC
15- 00011/2014

Senhor Presidente

Por meio do ofício em epígrafe, Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia de lei decretada por essa Egrégia Câmara, em sessão de 27 de novembro de 2013, relativa ao Projeto de Lei nº 62/13, de autoria dos Vereadores Gilson Barreto, Marquito, Pastor Edemilson Chaves e Vavá, que institui o ônibus "Circular Noturno" na Cidade de São Paulo.

Reconhecendo a importância da medida, acolho o texto aprovado, apondo-lhe, contudo, veto parcial, que atinge o inteiro teor do parágrafo único de seu artigo 1º, com fulcro no § 1º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município.

Com efeito, a finalidade contemplada pela propositura configura ação prioritária do Poder Público na consecução da proposta de qualificação do sistema de ônibus, tendo sido incluída no Programa de Metas 2013/2016 a implantação do horário de funcionamento 24 horas no transporte público municipal.

Destaco, contudo, que a fixação de critérios específicos sobre a forma de operacionalização do serviço, com a descrição de como irão operar as linhas e a estipulação dos intervalos entre as partidas – conforme previsto no dispositivo ora vetado – é questão que demanda, precipuamente, a realização dos pertinentes estudos técnicos e da análise de sua viabilidade, até porque a matéria não pode ser regulada de maneira pontual, reclamando tratamento articulado com a atuação governamental na gestão do sistema de transporte.

Nessa senda, assinalo que a São Paulo Transporte está desenvolvendo o projeto Rede Linhas da Madrugada que objetiva reorganizar os serviços oferecidos no citado período, de modo a obter cobertura homogênea do espaço urbano, assegurar a regularidade dos intervalos de atendimento e, sobretudo,

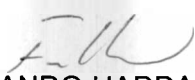
4



estabelecer trajetos que viabilizem o acesso às principais atividades que funcionam de madrugada.

Sob outro aspecto, não se afigura adequado que a regulação e o equacionamento de especificidades sejam cristalizados em lei, até para possibilitar prontas alterações que se façam necessárias, à vista do dinamismo que permeia a gestão e execução desse serviço.

Nessas condições, evidenciadas as razões que me compelem a apor veto parcial à medida aprovada, atingindo o inteiro teor do parágrafo único de seu artigo 1º, devolvo o assunto ao reexame dessa Colenda Casa de Leis, renovando, a Vossa Excelência, meus protestos de apreço e consideração.


FERNANDO HADDAD
Prefeito

Ao

Excelentíssimo Senhor

JOSÉ AMÉRICO DIAS

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo


JAMM/TGS/lcgs
VP 62/13



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 24

do processo nº **01-62** de 20**13**,/...../..... (a)

04 FEB 2014

ÀS COMISSÕES DE:

COMPTON, L. G. & L. G. (1971) *Journal of*
Political Economy, 79, 111-121.
 THOMPSON, W. (1971) *Journal of*
Political Economy, 79, 122-131.
 THOMPSON, W. (1972) *Journal of*
Political Economy, 80, 1-11.

PRESIDENTE

CLAUDINHO DE SOUZA

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

06 FEB 2014

Jader Augusto Pimenta
Supervisor de SGP.22



RECEBIDO EM SGP-12

Em 10.02.14 às 18:30h

RF _____

MDS
Maria Tereza Affonso da Silva
Supervisora de Equipe - SGP.12

À SGP-21, à face do prazo
previsto no artigo 364 do
Regimento Interno.
SP. 10/03/2014

MDS
Maria Tereza Affonso da Silva
Supervisora de Equipe - SGP.12