(13)

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO

ASSESSORIA TECNICA DA MESA - A.T.M.

SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI : 01-0240/1996 DE 1996

MATERIA LEGISLATIVA: PL 01-0240/1996 DE 12/03/9

PROMOVENTE: VEREADOR SERGIO RICARDO SILVA ROSA

E N E N T A:

DISPÕE SOBRE A OBRIGATORIEDADE DE O PODER PUBLICO MU NICIPÁL AMPLIAR A FROTA MUNICIAPL DE ÔNIBUS EM CAS DE MEDIDAS DE RESTRIÇÃO DE CIRCULAÇÃO OU DE RODIZI DE AUTOMóVEIS PARTICULARES E ACRESCENTA PARÁGRAFO LEI 11.037/91, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O B S E R V A C O E S:

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
26/10/2010 14:29:14
00000013818-57

ARQUIVADO

REGINA APARECI

1001-0240/96

Folha n.º 1 de proc. n.º 0240 de 19 96

01 - PL

PROJETO DE LEI Nº 01-0240/1996

LIDO HOJE
ÀS COMISSÕES DE: 12 MAR 1996
Constituição e Justiça; Pol. Urb., Metrop. e M.A.; Administração Pública; Finanças e Orçamento
PRESIDENTE

Dispõe sobre a obrigatoriedade de o Poder Público Municipal ampliar a frota municipal de ônibus em caso de medidas de restrição de circulação ou de rodízio de automóveis particulares e acrescenta parágrafo à Lei nº 11.037, de 25 de Julho de 1991.

A Câmara Municipal de São Paulo

DECRETA:

Art. 1º - Em caso de aplicação de medidas de restrição de circulação ou de rodízio de automóveis particulares na cidade de São Paulo, fica a Secretaria Municipal de Transportes obrigada a ampliar a oferta de transporte coletivo de passageiros - modalidade comum na mesma proporção do volume estimado de passageiros acrescidos ao sistema de transporte coletivo em decorrência de mencionadas medidas, nunca em proporção inferior a 10%.

§ único - Caso o Secretário Municipal de Transportes delegue a competência para o gerenciamento do Sistema Municipal de Transportes Urbanos, ou contrate empresa para a sua execução, subsistirá igualmente a obrigação prevista no caput.

Art. 2º - Qualquer cidadão poderá recorrer de eventuais sanções ou penalidades decorrentes de medidas de restrição de circulação ou rodízio de automóveis particulares, caso fique comprovado que não houve ampliação, no trajeto por ele utilizado, de oferta de transporte coletivo na proporção estabelecida no Art. 1º.

Art. 3º - Fica a Secretaria Municipal de Transportes autorizada a contratar emergencialmente empresas de transporte durante o período do aplicação de medidas de restrição de circulação ou de rodízio de automóveis particulares.

Art. 4º - Fica acrescentado ao artigo 11 da Lei 11.037, de 25 de julho de 1991 o seguinte parágrafo único:

SEÇÃO DE REVISÃO
12 MAR 1996
- DT. 10 -

Publ. no DOM
14/03/96
Pg. 58 Col. 02

Publ. no DOM
/ / Pg. Col.

CÂMARA ... PAULO
... rubri-
cado(s) ... 2a7 ... ação, sob
n.º 8 / 18/03/96

Folha n.º 2 de proc. n.º 240 de 19 96

§ único - No caso da ocorrência de medidas de restrição de circulação ou de rodízio de automóveis particulares na cidade de São Paulo as empresas contratadas para prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros - modalidade comum ficam obrigadas a ampliar sua frota de ônibus em pelo menos 10%, dando-se preferência aos movidos a gás natural.

Art. 5º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados a partir de sua publicação.

Art. 6º - As despesas para a execução da presente lei, correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 7º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 12 de março de 1996.

SÉRGIO ROSA
Vereador

CÓD. 0561

Folha n.º 3 do proc. n.º 240 de 19 96

JUSTIFICATIVA

Discute-se há tempos a possibilidade de instituição de multa para impor o rodízio de veículos a fim de, supostamente, reduzir a poluição provocada pelos automóveis durante o período de inverno.

Há, de fato, um sério problema de saúde na cidade de São Paulo, provocado, em grande parte, pelos poluentes emitidos pelos veículos automotores e que é agravado com os congestionamentos, os quais, aliás, para o Sr. Prefeito, seriam um sinal de progresso.

No ano passado, por iniciativa da Secretaria Estadual do Meio Ambiente, foi implantado, pela primeira vez, um esquema de rodízio na Cidade. O resultado, no entanto, foi duvidoso, seja porque a diminuição do número de veículos ocorrida teve um impacto quase que insignificante na redução da taxa de emissão de poluentes, seja porque alguns tiveram a possibilidade de utilizar um segundo carro.

Neste ano, para retomar a idéia, tanto a Secretaria Estadual do Meio Ambiente como a Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente buscam impor sucesso à proposta de rodízio por meio da imposição de uma multa. De acordo com a imprensa, tanto o Executivo estadual como o municipal enviariam ao Poder Legislativo projetos de lei neste sentido. Assim, o cidadão corre o risco de receber duas multas: uma estadual e outra municipal.

A iniciativa do rodízio, desprovida de uma série de outras medidas complementares, revela-se, dessa forma, ineficaz. Da maneira como ele é apresentado pelos governos estadual e municipal serve apenas a desígnios propagandísticos que imputam ao cidadão a responsabilidade pelas condições do trânsito e pela poluição do ar. Além disso, querem deixar-lhe a tarefa de deixar seu carro em casa e achar outro meio de transporte para poder se locomover ao seu trabalho. Ou seja, o cidadão irá lotar ainda mais os ônibus nos quais hoje já ninguém mais consegue subir.

A Cidade, na verdade, necessita de circulação, de diminuição dos congestionamentos, melhorias que somente serão alcançadas com investimentos em transporte público. A redução da poluição também será decorrência do investimento em transporte coletivo não poluente e de qualidade, para que uma parcela significativa daqueles usuários de automóveis se sintam estimulados a utilizá-lo, deixando seu carro em casa.

É neste sentido que apresentamos esta proposição a fim de fazer com que o Poder Público assuma suas reais responsabilidades e não deixe sobre as costas do cidadão-contribuinte a responsabilidade pelo seu descaso com o transporte coletivo.

CÓD. 0561

LEI

Folha n.º 4 de proc.
n.º 340 de 19 96

11.037
25.07.91

LEI Nº 11.037 , DE 25 DE JULHO DE 1991

Dispõe sobre o Sistema Municipal de Transportes Urbanos, e dá outras providências.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 29 de junho de 1991, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - O Sistema Municipal de Transportes Urbanos do Município de São Paulo será gerenciado exclusivamente pela Secretaria Municipal de Transportes-SMT, que poderá, por ato do Secretário delegar ou contratar a execução das atividades referentes às suas atribuições, sendo no caso de delegação exclusivamente a órgãos de administração municipal, e, no caso de contratação, dando-lhes preferência, ressalvado o disposto no artigo 9º da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976,

Art. 2º - Fica autorizada a Prefeitura a rescindir, no prazo de 90 (noventa) dias, sem ônus para a Municipalidade, o contrato de concessão com a CMTC, firmando outro no mesmo prazo, como operadora exclusiva, respeitado o prazo da vigência da atual concessão e obedecendo-se o disposto nesta lei e no art. 9º da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976.

Parágrafo único - Ficam assegurados todos os direitos e garantias já conquistados pelos empregados ativos, inativos e aposentados da Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC.

Art. 3º - Na execução, pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, do disposto no parágrafo único do art. 9º da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, relativamente aos transportes coletivos comuns, a Prefeitura deverá estabelecer que a contratação prevista no citado parágrafo se efetive através de contrato de prestação de serviços incluindo lotes de veículos operacionais e de reserva.

§ 1º - As empresas privadas que vierem a prestar os serviços previstos neste artigo serão contratadas da CMTC, que é operadora exclusiva e com interveniência da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, não se configurando entre a contratante e a contratada qualquer relação de sub-concessão ou permissão.

§ 2º - No processo de contratação serão observados o Estatuto de Licitação e a legislação vigente sobre licitações públicas, no tocante às suas exigências, dispensas e inexigibilidades, bem como o respeito ao direito de preferência das prestadoras de serviço, na data da concorrência, em igualdade de condições.

§ 3º - O prazo dos contratos será de 8 (oito) anos, podendo ser prorrogado de comum acordo por 2 (dois) anos, desde que as partes o requeiram no penúltimo semestre anterior ao término do prazo contratual.

Art. 4º - O pagamento dos serviços prestados, objeto do art. 3º, será sempre feito segundo o regime de serviço pelo custo mais taxa de administração de forma a assegurar recursos suficientes para:

a) despesas de exploração de prestação de serviços de transportes de passageiros, incluindo lotes de veículos operacionais e de reserva, compreendendo operação e manutenção;

b) tributos e encargos de qualquer espécie que venham a incidir sobre a propriedade ou operações da empresa contratada, exceto os de natureza especial sobre lucros efetivos;

c) despesas de depreciação, por desgaste ou por obsolescência, dos bens efetivamente utilizados na prestação dos serviços contratados;

d) remuneração adequada ao investimento efetivamente necessário ao cumprimento do contrato de prestação de serviços, incluindo veículos operacionais e de reserva, imóveis, instalações, equipamentos e almoxarifados;

e) administração da empresa.

§ 1º - As despesas referidas nos itens "a", "b" e "c" do presente artigo serão objeto de verificação pela CMTC, através de demonstrativos econômico-financeiros elaborados segundo Plano de Contas padronizado, podendo ser arbitradas, de comum acordo com a empresa contratada, para fins de acerto periódico de contas, através de planilha de custos, que deve ser revista com periodicidade acordada entre as partes e obrigatoriamente sempre que a remuneração do investimento atingir o mínimo previsto no § 2º.

26 07 91

Folha nº 5 de proc. nº 249 de 19/56 — 2

§ 2º - A remuneração do investimento, a que se refere o item "d" deste artigo, cuja média anual deve ser de 12% (doze por cento), não poderá ser, em momento algum, inferior a 10% (dez por cento) ao ano.

§ 3º - A taxa de administração será de 12% (doze por cento) sobre as despesas referidas no item "a" deste artigo, suficiente para cobrir as despesas administrativas, pró-labore, o envolvimento e a responsabilidade empresarial.

Art. 5º - No contrato de prestação de serviços, na forma desta lei, a remuneração do custo total mensal do serviço prestado deverá, necessariamente, considerar:

I - o custo variável do lote contratado, levando-se em conta os custos unitários relativos a combustível, lubrificantes e rodagem;

II - a quilometragem mensal remunerável do lote contratado, bem como a quilometragem ociosa, levando-se em conta:

a) a quilometragem diária remunerável do lote contratado;

b) o número de dias do mês;

c) os serviços relativos à operação do lote contratado;

III - o custo fixo mensal atribuível ao lote de reserva técnica, composto de custo de depreciação dos veículos, mais o custo de remuneração do capital investido em veículos;

IV - o custo fixo mensal atribuível ao lote operacional, composto por todos os salários, adicionais, abonos de qualquer natureza, benefícios e encargos salariais, relativos a mão-de-obra de tráfego e manutenção, inclusive chefias e gerencias, por despesas com materiais e serviços de manutenção e mais os custos previstos no inciso anterior;

V - a taxa de administração, aplicada conforme o § 3º do art. 4º, compreende o custo da mão-de-obra administrativa, chefias e gerencias administrativas, o pró-labore de diretores e sócios e outras despesas administrativas incluindo uniforme e tributos sobre a propriedade;

VI - os impostos e taxas incidentes sobre o faturamento final.

§ 1º - O dimensionamento da equipe de motoristas e cobradores a ser remunerada será feito a partir do número de horas de operação efetivamente contratado para cada empresa, e da jornada de trabalho legal vigente.

§ 2º - Ressalvada a hipótese de serem previstos em acordo ou convenção coletiva, os preços e salários unitários a serem aplicados serão sempre os oficiais, determinados ou reconhecidos pelo governo, ou, no caso de itens não controlados, divulgados pelas Associações Setoriais mais representativas.

§ 3º - Para efeito do cálculo da remuneração devida, os ônibus serão depreciados em 8 (oito) anos, com valor residual de 20% (vinte por cento), as instalações serão depreciadas em 30 (trinta) anos, sem valor residual, e os terrenos e almoxarifados serão remunerados como itens não depreciáveis.

§ 4º - Os valores não pagos até a data dos seus respectivos vencimentos serão atualizados monetariamente "PRO RATA TEMPORIS", mais juros e taxas praticadas por instituições financeiras de primeira linha, calculados sobre o período em atraso, além de multa de ½% (meio por cento) ao dia de atraso, pagas por um máximo de 30 (trinta) dias.

§ 5º - À Prefeitura Municipal caberá, através da Secretaria Municipal de Transportes, normatizar e fiscalizar a exata aplicação do disposto neste artigo.

Art. 6º - Toda a arrecadação tarifária auferida, será recolhida diariamente à contratante ou a órgão ou entidade por ela autorizada e ficará vinculada ao Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros, devendo ser utilizada primeiramente para a remuneração das empresas contratadas e, no que exceder, aplicada na melhoria do Sistema de Transporte e Trânsito, vedada qualquer outra destinação.

§ 1º - As empresas receberão os valores totais relativos aos serviços, medidos em cada dia de operação, 9 (nove) dias úteis após a data da referida operação.

§ 2º - Para fins da primeira contratação baseada nesta lei, será estabelecida uma fase de transição de 18 (dezoito) dias úteis, dividida em dois períodos, em que os pagamentos referentes à remuneração dos serviços mencionados no parágrafo anterior, serão efetuados da seguinte forma:

I - em relação ao primeiro período, compreendido entre o 1º (primeiro) dia e o 9º (nono) dia útil de operação, a contratada receberá:

a) 50% (cincoenta por cento) da remuneração devida de cada dia, no dia útil subsequente ao da prestação do serviço;

b) 50% (cincoenta por cento) da remuneração devida de cada dia, 9 (nove) dias úteis após a data da referida operação, ou seja, no decorrer do segundo período;

II - em relação ao segundo período, compreendido entre o dia subsequente ao 9º (nono) dia útil e o 18º (décimo oitavo) dia útil de operação, a contratada receberá:

a) 25% (vinte e cinco por cento) da remuneração devida de cada dia, no dia útil subsequente ao da prestação do serviço;

b) 75% (setenta e cinco por cento) da remuneração devida de cada dia, 9 (nove) dias úteis após a data da referida operação;

III - a partir do dia subsequente ao 18º (décimo oitavo) dia útil de operação, a contratada receberá 100% (cem por cento) da remuneração devida de cada dia, 9 (nove) dias úteis após a data da referida operação, conforme o disposto no § 1º deste artigo.

§ 3º - Os preços unitários a serem considerados para o pagamento dos serviços diários serão os vigentes na data da prestação dos serviços.

§ 4º - Os valores não depositados pelas empresas nas datas devidas estarão sujeitos às mesmas penalidades previstas no artigo 5º, § 4º.

§ 5º - Fica autorizada a Prefeitura do Município de São Paulo, a estabelecer tarifa subsidiada aos usuários em situação de incapacidade financeira, devendo, entretanto, assegurar às empresas contratadas a remuneração dos serviços prestados.

§ 6º - O subsídio à tarifa a que se refere o parágrafo anterior deverá ser compatível com prévia autorização orçamentária, sob pena do Prefeito incorrer nas sanções previstas em Lei Federal.

Art. 7º - A simples assinatura do contrato impõe à Contratada, durante o prazo contratual, a vinculação, ao serviço público essencial que presta, dos meios materiais e humanos por ela empregados na operação, quaisquer que sejam eles incluindo pessoal, veículos, garagens, oficinas, equipamentos e almoxarifados.

Art. 8º - Para efeito do disposto nesta lei considera-se Lote Padrão o conjunto de veículos automotores agrupados e classificados por tecnologia, com número variável, a ser definido pela SMT, não inferior a 50

Publicado no D.O.M.
de 26/07/91
página 1 coluna 2
conferido [illegible]

(cinquenta), para realização dos serviços de transporte coletivo de passageiros, incluindo-se a infra-estrutura, bem como os recursos humanos e materiais necessários para esse fim.

§ 1º - (VETADO)

§ 2º - (VETADO)

§ 3º - Na concorrência, será dada a preferência, em igualdade de condições, às empresas contratadas que à data da licitação estejam em efetivo funcionamento no Município.

§ 4º - A CMTC poderá contratar mais de um lote com uma empresa, obedecendo o disposto no parágrafo anterior.

§ 5º - Na contratação dos lotes, será exigida a inclusão de frota para reserva técnica, em proporção a ser definida pela SMT, que não poderá ultrapassar 8% (oito por cento) da frota contratada.

§ 6º - A Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias a partir da promulgação desta lei, estabelecer padrões para as cores dos veículos e instrumentos de comunicação do sistema operacional com os usuários.

Art. 9º - A Secretaria Municipal de Transportes - SMT, fixará, quando de licitação, o número de lotes de veículos necessários à operação do serviço.

§ 1º - Poderá a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, na vigência do contrato e quando se fizer necessário, criar, alterar e suprimir serviços respeitado, neste caso, o disposto no inciso II do artigo 11, definir suas características, fixar o número de veículos em operação para cada serviço e fixar o quadro-horário de partidas.

§ 2º - Nas alterações previstas no parágrafo anterior terão preferência, nas ampliações, primeiramente as empresas cujos lotes se situem onde se der a ampliação e secundariamente as empresas cujos lotes estejam sediados mais próximos.

§ 3º - Poderá a SMT, a seu critério, deslocar, por prazo máximo de 6 (seis) meses, ou por prazo superior, desde que haja a concordância entre as partes envolvidas, fração de lotes ou lotes objeto de contratação, para prestação de serviços, estipulados em Ordens de Serviços de Operação.

Art. 10 - Nas contratações objeto desta lei, ficará consignado que não haverá exclusividade de operação de serviço por uma única empresa.

Parágrafo único - As empresas deverão operar o serviço conforme Ordem de Serviço de Operação expedida pela SMT.

Art. 11 - Atendendo às conveniências do transporte do Município, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, na vigência do contrato, poderá exigir o aumento ou a redução do número de veículos de cada lote, respeitados simultaneamente os seguintes critérios:

I - as variações de frota não poderão ultrapassar mensalmente a 4% (quatro por cento) do número de ônibus contratados;

II - no prazo de 2 (dois) anos, o limite máximo de variação da frota contratada não poderá exceder a 20% (vinte por cento) para aumento e 10% (dez por cento) para redução do número de ônibus inicialmente contratado;

III - os limites estabelecidos poderão ser ultrapassados com a expressa concordância das partes contratantes.

Art. 12 - Os contratos só serão firmados com operadores regularmente constituídos como pessoas jurídicas e que atendam, além de requisitos de idoneidade técnica e financeira, as seguintes exigências:

I - ter como objetivo social a operação de transporte coletivo de passageiros por ônibus;

II - dispor, para início de operação, de garagem própria ou alugada, tecnicamente instalada dentro dos limites do Município e capacidade para o atendimento exclusivo do serviço objeto do contrato;

III - estar quites ou em situação regular com os fiscos Federal, Estadual e Municipal;

IV - manter, no Município, divisão autônoma, com administração específica e escrituração contábil, fiscal e trabalhista separadas, quando a sede da empresa estiver localizada fora do Município.

Art. 13 - É vedado à empresa contratada transferir a terceiros, exceto à CMTC, mesmo que em parte, a execução dos serviços objeto do contrato.

Art. 14 - Deverão constar necessariamente do contrato cláusulas relativas a:

I - objeto do contrato e seus elementos;

II - forma de execução;

III - remuneração, reajustes e condições de pagamento;

IV - prazo de vigência;

V - responsabilidade das partes;

VI - casos de rescisão;

VII - penalidades, valores das multas e prazos recursais.

Art. 15 - A Secretaria Municipal de Transportes - SMT, direta ou indiretamente, mediante mecanismos de controle especializados, exercerá a fiscalização plena dos serviços prestados pelas empresas operadoras.

§ 1º - A fiscalização dos serviços prestados deverá ser realizada de forma permanente, especialmente quanto à verificação do cumprimento dos horários, dos itinerários, da quilometragem percorrida, do número de viagens e de passageiros transportados, da manutenção dos veículos de cada lote e do funcionamento adequado das garagens.

§ 2º - As empresas somente deixarão de receber o custo programado em consequência de fiscalização que constate o não cumprimento da Ordem de Serviço de Operação.

§ 3º - (VETADO)

Art. 16 - A empresa contratada deverá prestar o serviço sem solução de continuidade e sem deficiência grave, sob pena da CMTC, independentemente de qualquer medida judicial, intervir no serviço contratado.

Art. 17 - Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:

I - reiterada inobservância de itinerário ou horários determinados, salvo por motivo de força maior;

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

Folha n.º 6 do proc. n.º 240 de 19 96 — 37

Publicado no D.O.M.
de 26 / 07 / 19 91
página 1 coluna 3
conferido

Folha n.º 1.037 / 2 de proc. n.º 240 do 19 96

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

IV - a ocorrencia de irregularidade dolosas contábeis, fiscais e administrativas, apuradas mediante auditoria, que possam interferir na consecução dos serviços executados, ou mesmo comprometer o controle de arrecadação de tarifas;

V - redução superior a 20% (vinte por cento) dos onibus empregados em qualquer dos serviços, por mais de 48 (quarenta e oito) horas, salvo em casos em que não caiba à contratada qualquer responsabilidade.

Art. 18 - Do ato de intervenção deverão constar:

I - os motivos da intervenção e sua necessidade;

II - o prazo de intervenção, que deverá ser no máximo de 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 CMTC, coordenará a intervenção.

Art. 19 - No período de intervenção a CMTC 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. 20 - Durante o período de intervenção a CMTC assumirá os gastos e despesas necessários à manutenção da operação do serviço e as despesas relativas à própria intervenção, utilizando-se para tanto dos valores que a empresa contratada teria direito caso não ocorresse a intervenção.

§ 1º - Durante o prazo de intervenção a CMTC não poderá praticar atos de gestão e administração que venham a comprometer a situação economica da empresa contratada.

§ 2º - A CMTC deverá ainda, durante o prazo de intervenção, arcar com o pagamento dos custos de capital, alem das despesas e compromissos assumidos anteriormente pela empresa contratada, desde que feitos em função da prestação do serviço.

§ 3º - Fica vedada à CMTC, durante o período de intervenção, a readmissão de funcionários que tenham sido despedidos anteriormente, salvo por decisão judicial.

Art. 21 - Decorridos 15 (quinze) dias do termo final da intervenção, a CMTC prestará contas, à operadora do serviço, de todos os atos praticados durante o período interventivo, apurando-se os créditos ou débitos oriundos deste.

Art. 22 - A CMTC poderá rescindir o contrato, independentemente de interpelação judicial ou extra-judicial, nos seguintes casos:

I - inadimplemento de qualquer cláusula contratual, por parte da empresa contratada, que coloque em risco a execução dos serviços;

II - ameaça de interrupção da prestação dos serviços;

III - efetiva interrupção dos serviços por exclusiva responsabilidade da empresa contratada, por mais de 24 (vinte e quatro) horas, sem comprovada justificativa apresentada à CMTC, por escrito e por ela aceita;

IV - liquidação judicial ou extra-judicial, concurso de credores, ou falencia da empresa contratada;

V - fusão, cisão ou incorporação da empresa contratada, sem a previa e expressa anuencia da CMTC;

VI - transferencia do contrato a terceiros no todo ou em parte.

Art. 23 - Sem prejuizo das demais penalidades previstas no contrato, a CMTC poderá, ainda, rescindi-lo quando a empresa contratada:

I - perder os requisitos de idoneidade, capacidade financeira, tecnica ou administrativa, tudo devida e amplamente comprovado;

II - retiver quantias arrecadadas sem autorização da contratante;

III - reiteradamente descumprir o disposto no contrato, colocando em risco a execução dos serviços;

IV - reduzir a quantidade da frota abaixo do minimo exigido, salvo por motivo de força maior;

V - violar, dolosamente, a obrigatoriedade de manter o serviço sem solução de continuidade;

VI - apresentar elevado índice de acidentes por falta ou ineficiencia de manutenção, tudo ampla e devidamente comprovado, bem como por imprudencia de seus prepostos.

Art. 24 - Pela inexecução total ou parcial do contrato, garantida prévia defesa, serão aplicadas à empresa operadora do serviço as seguintes sanções:

I - advertencia;

II - multa;

III - retirada de veiculo de circulação;

IV - interdição de veiculo.

Art. 25 - As infrações, previstas nos incisos I e II do artigo anterior, classificam-se em leves, medias e graves, correspondendo-lhes a aplicação das seguintes penalidades:

I - para as infrações leves, pena de advertencia e, no caso de reincidencia, multa de 1 (uma) Unidade Fiscal do Municipio - UFM;

II - para as infrações médias, pena de multa de 2 (duas) UFMs, com aplicação em dobro, no caso de reincidencia;

III - para as infrações graves, pena de multa de 5 (cinco) UFMs, com aplicação em dobro, no caso de reincidencia.

Parágrafo único - As infrações serão regulamentadas contemplando-se as tolerancias cabiveis para o cumprimento das partidas.

Art. 26 - A aplicação das sanções será feita mediante processo iniciado por Auto de Infração, lavrado pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que conterá:

I - o nome da empresa operadora;

II - número de ordem ou placa do veículo, se for o caso;

III - local, data e hora da infração;

IV - descrição da infração cometida e dispositivo legal violado;

V - valor referente à infração cometida;

VI - assinatura do representante credenciado pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 27 - Será garantido o contraditório e ampla defesa a toda e qualquer penalidade aplicada à empresa operadora, através da interposição de recurso administrativo, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados a partir do recebimento da comunicação escrita da sanção.

§ 1º - A interposição do recurso deverá ser precedida de deposito do valor correspondente à penalidade aplicada, em conta bancária especifica da contratante destinada a esse fim.

§ 2º - O valor depositado a que se refere o parágrafo anterior será devolvido, acrescido de atualização monetária, na hipotese de provimento do recurso administrativo.

§ 3º - Observado o disposto neste artigo, fica vedado à CMTC descontar, de quaisquer creditos em favor da empresa contratada, quando houver interposição de recurso, valores referentes a multas.

Art. 28 - Poderá o Poder Público promover a rescisão do contrato por infrigencia de cláusula contratual que ponha em risco a execução do contrato, notificando a empresa contratada para esse fim e concedendo-lhe o prazo de 15 (quinze) dias para apresentar defesa.

Art. 29 - Decorridos 10 (dez) dias do não pagamento pela Contratante da remuneração devida à Contratada nos prazos e valores previstos, poderá esta propor judicialmente a rescisão do contrato, notificando a CMTC e a SMT para esse fim.

Art. 30 - Nenhuma responsabilidade caberá à Prefeitura ou à CMTC por quaisquer atos praticados pelas empresas, seus prepostos ou empregados, quer em relação a terceiros, quer em relação aos seus proprios prepostos ou empregados.

Art. 31 - Fica criada a Câmara Consultiva de Fiscalização do Sistema de Municipalização dos Transportes constituída por representantes, em igual número, do Poder Publico Municipal, Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Sao Paulo-TRANSURB, Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes e Usuários.

Art. 32 - O Executivo regulamentará, por decreto, o disposto na presente lei.

Art. 33 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário e, em especial, a Lei nº 8.579, de 7 de junho de 1977, e a Lei nº 10.023, de 26 de dezembro de 1985.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 25 de julho de 1991, 438º da fundação de São Paulo.
LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA
DALMO DE ABREU DALLARI, Secretario dos Negócios Jurídicos
AMIR ANTONIO KHAIR, Secretario das Finanças
LÚCIO GREGORI, Secretario Municipal de Transportes
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 25 de julho de 1991.
ALBA REGINA DO VAL, Respondendo pelo Cargo de Secretária do Governo Municipal

Publicado no D.O.M.
de 26 / 07 / 19 91
página 2 coluna 1-2
conferido

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 8

do processo nº 240 de 19 96 / 15 / 03 / 96 (a)

Ao Senhor Assessor Chefe,
Sobre o assunto, consta:
Em 15-03-96
Lei 11.037/91.

MARIA CANDIDA MOREIRA FORTA
Assist. Parlamentar

À Com. de Const. e Justiça
18/03/96

LUIZ AREIAS DE CARVALHO
Ass. Tecn. Leg. Chefe - A. T. M.

Recebido na Comissão de
Constituição e Justiça
Em 19/03/96 às 12:00 hs.

Sala da Comissão de Constituição e Justiça

de de

Presidente

SEGUE ..... juntado ..... nesta data, ... documento ..... e papel para informação, rubricado .....

sob folha ..... nº 09, 10, 11

Em 29 / 04 / 96

(a) .....

Câmara Municipal de São Paulo

Fina 09
Nº 240
O funcionário

PRORROGAÇÃO

Tendo em vista a necessidade de maiores estudos da matéria, prorrogo o prazo para emissão de parecer desta Comissão, conforme disposto no art. 63, "caput", do Regimento Interno.

Em, 03/04/96

Ver. Dárcio Arruda
Presidente da Comissão de
Constituição e Justiça

Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 10 do proc.
Nº 240 de 1996
O Funcionário

16 - PAR
16-0615/1996

DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 240/96.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Sérgio Rosa, que dispõe sobre a obrigatoriedade de o Poder Público Municipal ampliar a frota municipal de ônibus, em caso de medidas de restrição de circulação ou de rodízio de automóveis particulares, acrescentando um parágrafo único à Lei nº 11.037, de 25 de julho de 1991.
De acordo com a propositura, a Secretaria Municipal de Transportes fica obrigada a ampliar a oferta de transporte coletivo de passageiros, em proporção nunca inferior a 10%, no caso de aplicação de medidas de restrição de circulação ou de rodízio de automóveis particulares no Município.
Persistiria a competência da Secretaria Municipal de Transportes ainda que fosse delegada a competência para o gerenciamento do Sistema Municipal de Transportes Urbanos, ou se fosse contratada empresa para a sua execução.
Ainda segundo o projeto, os munícipes poderiam recorrer de eventuais sanções ou penalidades decorrentes da aplicação das medidas de restrição de circulação ou rodízio de automóveis particulares, caso ficasse comprovada a omissão do Poder Público, não ampliando a frota municipal de ônibus.
O projeto acrescenta parágrafo único ao artigo 11, da Lei 11.037, de 25 de julho de 1991, dispondo que as empresas contratadas para prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros - modalidade comum - ficam obrigadas a ampliar sua frota de ônibus em pelo menos 10%, dando-se preferência aos movido a a gás natural.
Apesar dos louváveis propósitos do ilustre Vereador, o projeto não pode prosperar, eis que esbarra no art.37, §2º, IV, da Lei Orgânica do Município, que reserva ao Prefeito a iniciativa de leis sobre serviços públicos e no art.69, XVI, do mesmo diploma legal, que reserva do Prefeito a iniciativa de leis que atribuam funções às Secretarias Municipais.
Pelo exposto, somos
PELA ILEGALIDADE.
Sala da Comissão de Constituição e Justiça, em 16/04/96

17 - RELCOM
17-0614/1996

Folha n.º 11 do proc.
N.º 240 de 1996
O Funcionário

VOTO EM SEPARADO

DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 240, DE 1996

A presente proposição, de autoria do nobre Vereador Sérgio Rosa, dispõe sobre a obrigatoriedade de o Poder Público Municipal ampliar a frota municipal de ônibus, em caso de medidas de restrição de circulação ou de rodízio de automóveis particulares e acrescenta parágrafo à Lei nº 11.037, de 25 de Julho de 1991.

A proposição encontra amparo no art. 13, I, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Pela legalidade.

Sala da Comissão de Constituição e Justiça, 23/04/96

Tatto

Vivianni

Aurélio

Mentor

IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. – IMESP

Publicado no DIARIO OFICIAL
de 24 / 04 / 19 96
pagina 151 coluna 2
conteúdo: DN

A A. T. M.
Em, 29 / 04 / 96

ORLANDO KOCI MENDES
AUXILIAR LEGISLATIVO

Folha n.º 12 do proc.
n.º 240 de 19 96

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA - ATM

São Paulo, 30 de abril de 1996.

MEMO No. 108 / 96

Ao nobre Ver. Sérgio Ricardo Silva Rosa

O PL - 240 / 96, de sua autoria, será tido como ***REJEITADO*** em virtude de parecer pela ***ILEGALIDADE*** da douta Comissão de Constituição e Justiça, cabendo, entretanto, ***RECURSO AO PLENÁRIO***, no prazo de ***30 (trinta) dias***, conforme disposto no art. 79 do Regimento Interno.

Gabinete do Ver. Sérgio Rosa
5la. SSP

RECEBIDO NA A.T.M.
em 30 / 04 / 96
às 18 horas

Atenciosamente

LUIZ AREIAS DE CARVALHO
Assessor Técnico Legislativo Chefe - A.T.M.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº - 13 -

do processo nº 01-240 de 19 96 / / (a) 938

Ao DT.94 - Sra. Chefe:

Arquivar o presente processo devido à ausência de recurso do autor.

31/05/96

LUIZ AREIAS DE CARVALHO
Assessor Tec.Legislativo-Chefe-ATM

DEPARTAMENTO
DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMÁTICA
SEÇÃO TÉCNICA DE ARQUIVO

Proc. encerrado c/ 13 fls.

Arquivo em 03/06/96

O Func.º

VIVIANE FERREIRA PÓ
Assistente Técnico de Direção I

CÓD. 0233

SEGUE ..... juntado ..... nesta data, ...documento .....e papel para informação, rubricado .....

sob folha ..... nº .....

Em ...../...../.....

(a).....