

PARECER Nº 1265/2001 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 539/01.

Trata-se de projeto de lei, encaminhado pela Sra. Prefeita, que dispõe sobre a organização dos Serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo.

A proposta estabelece as diretrizes que devem nortear a prestação do serviço de transporte coletivo público de passageiros no Município de São Paulo, dentre elas a universalidade de atendimento, boa qualidade do serviço, prioridade do transporte coletivo sobre o individual, integração entre os diferentes meios de transporte etc.

A propositura disciplina, ainda, o regime jurídico da prestação do serviço, autorizando o Poder Público a delegar a terceiros a prestação e exploração do serviço, no todo ou em parte, mediante concessão ou permissão, ou mediante a utilização de outras formas ou instrumentos jurídicos para transferir a terceiros a operação direta do serviço, mediante prévio procedimento licitatório. Autoriza também o Poder Executivo, em caráter emergencial e a título precário, a transferir a operação do serviço a terceiros, bem como a delegar, mediante concessão, a exploração dos bens públicos vinculados ao Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município.

Determina o PL sejam as concessões e permissões outorgadas mediante prévia licitação, que obedeçam às legislações municipal e federal sobre a matéria, bem como à Lei Federal n. 8.987/95, que dispõe sobre as concessões e permissões de serviço público.

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

A proposta ampara-se, inicialmente, no art. 30, V, da Constituição Federal, que determina competir ao Município organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.

Nossa Lei Orgânica, em vários dispositivos, sustenta o projeto encaminhado pelo Chefe do Poder Executivo, conforme se vê dos arts. 172 a 179, que disciplinam o transporte urbano no Município de São Paulo, e também no art. 69, IX, que dispõe competir ao Prefeito a iniciativa de leis sobre regime de concessão ou permissão de serviços públicos e no art. 37, IV, que atribui ao Prefeito iniciativa reservada de leis sobre serviços públicos.

A aprovação do projeto dependerá do voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara, conforme art. 40, parágrafo 3o, inciso V, da LOM.

Pelo exposto, somos

PELA LEGALIDADE E CONSTITUCIONALIDADE.

Todavia, a fim de aprimorar o projeto e dar-lhe a melhor técnica de elaboração legislativa, sugerimos o substitutivo a seguir.

SUBSTITUTIVO N. AO PROJETO DE LEI N. 539/01.

Dispõe sobre a organização dos Serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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 art. 179, inciso II, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 2º - O Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo, fica organizado na seguinte conformidade:

I - Sistema Integrado composto por:

a) Subsistema Estrutural: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendam as demandas elevadas e integrem as diversas regiões da cidade;

b) Subsistema Local: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendam as demandas internas de uma região e alimentem o subsistema estrutural;

II - Serviços Complementares: serviços de Transporte Público de caráter especial, com tarifa diferenciada, que possam ser prestados por operadores ou terceiros e de acordo com as disposições regulamentares editadas pela Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo Primeiro - No caso dos serviços Complementares serem oferecidos aos mesmos usuários do Sistema Integrado, esta oferta deve limitar-se ao equivalente à 5% (cinco por cento) dos serviços regulares prestados.

Parágrafo Segundo - O prestador de serviço complementar deve aportar ao Poder Público um valor igual à remuneração fixado para o subsistema local por cada passageiro transportado.

Art. 3º - Para a consecução das competências previstas no artigo 172 da Lei Orgânica do Município, o Poder Público deverá observar as seguintes diretrizes:

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

II - boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidatedecnológica e acessibilidade para os portadores de necessidades especiais;

III - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

IV - integração entre os diferentes meios de transporte;

V - redução das diversas formas de poluição ambiental;

VI - descentralização da gestão dos serviços delegados;

VII - estímulo à participação do usuário na fiscalização da prestação dos serviços delegados;

VIII - articulação com as políticas de desenvolvimento urbano.

Art. 4º - No exercício das competências relativas ao Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, o Poder Público poderá celebrar convênios, contratos e outros instrumentos legais com entes públicos ou privados, visando à cooperação técnica.

Art. 5º - O Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros será regulamentado por decreto a ser expedido pelo Poder Executivo.

CAPÍTULO III

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

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

I - Poder Público; a Prefeitura Municipal de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transporte;

II - objeto da concessão: delegação da prestação e exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, dentro dos limites do Município, que poderá, ou não, ser precedida de obras públicas, pelo prazo determinado no respectivo contrato;

a) Para as concessões será exigido que a prestação do serviço se dê por ônibus.

III - objeto da permissão: delegação, a título precário, da prestação e exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, no limites do Município;

a) Para as permissões será exigido que a prestação do serviço se dê por vans.

IV - operador do serviço: pessoas físicas ou jurídicas, inclusive consórcio de empresas, a quem for delegada a execução do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros;

V - poder concedente e permitente: Poder Público;

VI - tarifa: preço público fixado pelo Poder Público, a ser pago pelo usuário pela utilização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros;

VII - remuneração dos operadores: valor a ser pago aos operadores e definido em procedimento licitatório.

Art. 7º - Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, a prestação e a exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município, no todo ou em parte, conforme disposto nos artigos 123 e 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

§ 1º - A delegação será efetivada mediante concessão de serviço público, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas, estabelecidas no País, ou ainda mediante permissão de serviço público, a título precário, outorgada a pessoa física ou jurídica, observados, em ambos os casos, o procedimento licitatório.

I - As empresas, a seu critério, poderão reunir-se em consórcio para execução do serviço delegado inclusive com a criação de uma Sociedade de Propósito Específico.

§ 2º - O disposto no § 1º deste artigo, respeitadas as concessões delegadas, não impede o Poder Público de utilizar outras formas ou instrumentos jurídicos para transferir a terceiros a operação direta do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, mediante prévio procedimento licitatório, nos termos do § 1º do artigo 128 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, aplicando-se as regras previstas nesta Lei e demais normas legais pertinentes e as disposições contidas na legislação federal e municipal, no que couber.

Art. 8º - Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, operadores ou não, individualmente ou em consórcio, sob o regime de concessão, a exploração dos bens públicos vinculados ao Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município, mediante prévio procedimento licitatório.

Parágrafo Único - O disposto do "caput" deste artigo não impede o Poder Público 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. 9º - Constituem atribuições do Poder Público:

I - planejar os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;

II - autorizar e regular todas as linhas ou trechos de linha dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano, terminais ou 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 no 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 previstos nesta lei e nos contratos;

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 e remunerações, mediante as normas pertinentes e os contratos;

h) zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, atualidade tecnológica, acessibilidade, particularmente para os portadores de necessidades especiais e modicidade tarifária, compreendida como o custo da execução dos serviços contratados;

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.

Art. 10 - Incumbe à concessionária:

I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis no contrato;

II - manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão;

III - prestar contas da gestão do serviço ao Poder concedente e aos usuários, nos termos definidos no contrato;

IV - cumprir e fazer cumprir as normas de serviço e as cláusulas contratuais da concessão;

V - permitir aos encarregados da fiscalização livre acesso, em qualquer época, às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes do serviço, bem como a seus registros contábeis;

VI - promover as desapropriações e constituir servidões autorizadas pelo poder concedente, conforme previsto no edital e no contrato;

VII - zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação do serviço, bem como segurá-los adequadamente; e.

VIII - captar, aplicar e gerir os recursos financeiros necessários à prestação do serviço.

Parágrafo Primeiro - As contratações, inclusive de mão-de-obra, feitas pela concessionária serão regidas pelas disposições de direito privado e pela legislação trabalhista, não se estabelecendo qualquer relação entre os terceiros contratados pela concessionária e o poder concedente.

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

Art. 11 - 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 a 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.

Parágrafo único - No julgamento de cada licitação, deverão ser aplicados os critérios estabelecidos no artigo 15 da Lei Federal 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e suas alterações, priorizando-se, porém, o prazo para o início da operação, de forma a minimizar os transtornos ocasionados pelo período de transição, bem como a questão social a que se refere o artigo 36 desta lei.

Art. 12 - Decreto elaborado pelo Poder Executivo, com base em prévios estudos técnicos e econômicos determinará, em especial:

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

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

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

IV - ônus da delegação, quando existente;

V - as formas de remuneração do serviço.

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

Art. 14 - Os contratos para 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 1º - 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.

Art. 15 - São cláusulas necessárias em todo contrato as que estabeleçam:

I - o objeto e seus elementos característicos;

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

III - o preço e as condições de pagamento, os critérios, 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 prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;

V - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;

VI - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;

VII - os direitos e as responsabilidades das partes, as penalidades cabíveis e os valores das multas;

VIII - os casos de rescisão;

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

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

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

Art. 18 - Na forma da Lei, poderá a empresa operadora, quando necessário, utilizar-se do instituto da incorporação, fusão e cisão de sociedade.

Art. 19 - Extingue-se a concessão:

I - advento do termo contratual;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação; e.

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 arts. 36 e 37 desta Lei.

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

I - os veículos da frota;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos.

Art. 19 - A inexecução total ou parcial do contrato de concessão, decorrente de dolo ou culpa comprovada, acarretará, a critério do Poder Público, a aplicação das penalidades contratuais, respeitadas as normas convencionadas entre as partes.

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

Art. 20 - 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. 21 - A permissão será extinta pelo advento do termo final previsto no contrato.

Art. 22 - Os prazos de duração dos contratos mencionados nesta lei serão os seguintes:

I - para a concessão: 20 (vinte) anos, contados da data da assinatura contrato, prorrogável por mais 5 (cinco) anos, nas condições estabelecidas no contrato;

II - Para a permissão: 7 (sete) anos, contados da assinatura do contrato, prorrogável por mais 3 (três) anos, nas condições estabelecidas no contrato.

Art. 23 - Aos operadores não serão admitidas ameaças de interrupção, nem a solução de continuidade ou a deficiência grave na prestação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, que deverá estar permanentemente à disposição do usuário, conforme preceitua o artigo 177 da Lei Orgânica do Município.

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

Art. 24 - A empresa contratada deverá prestar o serviço sem solução de continuidade e sem deficiência grave.

Art. 25 - Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta Lei:

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

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

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

IV - a ocorrência de irregularidades 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 ônibus empregados em quaisquer dos serviços, por mais de 48 (quarenta e oito) horas, salvo em casos em que não caiba à contratada qualquer responsabilidade.

Art.26 - Do ato da 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 MUNICIPALIDADE, coordenará a intervenção.

Art. 27 - 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. 28 - Durante o período de intervenção a MUNICIPALIDADE assumirá os gastos e despesas necessários à manutenção da operação do serviço e as despesas relativas a 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 MUNICIPALIDADE não poderá praticar atos de gestão e administração que venham a comprometer a situação econômica da empresa contratada.

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

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

Art. 29 - Decorridos 15 (quinze) dias do termo final da intervenção, a MUNICIPALIDADE prestará contas, a operadora do serviço, de todos os atos praticados durante o período interventivo, apurando-se os créditos ou débitos oriundos deste.

CAPÍTULO IV

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

Art. 30 - As tarifas dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros serão fixadas, 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) 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 efetivos;

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

e) administração da empresa.

despesas de distribuição de bilhetes;

gerenciamento das receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado;

fiscalização e planejamento operacional.

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

§ 4º - As dispensas ou reduções tarifárias de qualquer natureza, deverão dispor de fontes específicas de recursos.

Art. 31 - 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 - A remuneração deverá sofrer reajuste, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no edital de licitação e no contrato, de forma a manter o inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato

§ 2º - O Poder Público poderá prever em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, com ou sem exclusividade, com vistas a determinar o valor da remuneração.

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

§ 4º - Os contratos deverão prever mecanismos de revisão da remuneração, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

CAPÍTULO V

DA GESTÃO DESCENTRALIZADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

Art. 32 - Para a execução do gerenciamento, do planejamento e da fiscalização da prestação dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, o Poder Público poderá contratar a São Paulo Transporte S/A para as atribuições de fiscalizar os contratos e aplicar penalidades, entre as outras atividades previstas no artigo 32 da Lei 12.328, de 24 de abril de 1997.

Art. 33 - A gestão financeira das receitas e despesas referentes ao Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros caberá às empresas operadoras do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, em conjunto com o Sindicato representativo das empresas operadoras, que poderão delegar ou contratar tal serviço junto a instituições especializadas, ou, ainda, criar empresa especializada com as seguintes atribuições:

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

II - captar recursos junto ao Sistema Financeiro e Agências de Fomento.

Art. 34 - A gestão financeira das receitas e despesas a que se refere o artigo anterior deverá compreender a criação de instrumentos e mecanismos para a formação de uma reserva de estabilização, destinada a suprir as faltas e receber os excessos correspondentes às variações de custo dentro de cada período, cujos recursos originar-se-ão das seguintes fontes:

I - saldo positivo, quando houver, apurado no final de cada mês, na somatória das tarifas arrecadadas, após pagas as remunerações devidas às operadoras;

II - total dos valores arrecadados com a imposição de multas às próprias operadoras;

III - 20% (vinte por cento) das multas de trânsito, arrecadadas pelo Município, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro;

IV - subsídios originários do orçamento municipal, quando necessários.

§ 1º - Havendo superávits contínuos, os recursos da reserva de estabilização, até o limite de 50% (cinquenta por cento) dos saldos existentes, poderão ser utilizados para financiamento de programas de renovação e atualização de frotas e equipamentos das operadoras, para utilização exclusiva no Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município de São Paulo, em condições equivalentes aos praticados pelas instituições financeiras de fomento, especialmente o BNDES.

§ 2º - O produto dos financiamentos e das aplicações financeiras referidas neste artigo reverterão à conta da reserva de estabilização.

Art. 35 - 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;

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

IV - identificar fontes de recursos para financiamento do Programa ora instituído;

V - 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:

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

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

CAPÍTULO VI

DAS PENALIDADES

Art. 36 - 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-se os infratores às seguintes sanções:

I - imediata apreensão dos veículos;

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

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

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

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

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

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

Art. 37 - Pelo não cumprimento das disposições constantes desta lei, bem como das demais normas aplicáveis, e do contrato, observado o disposto na Lei n.º 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.

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 38 - Fica o Poder Público incumbido de editar os instrumentos normativos necessários à efetiva implantação desta lei.

Art. 39 - Fica o Poder Público autorizado a rescindir, total ou parcialmente, o contrato de concessão firmado com a São Paulo Transporte S/A, para prestar e explorar com exclusividade o serviço público de transporte coletivo de passageiros no Município de São Paulo, ressalvadas as atribuições previstas no artigo 32 da Lei 12.328, de 24 de abril de 1997.

Art. 40 - 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 junto à Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo Único - Ficará a cargo da São Paulo Transporte S/A. a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, prevista nos artigos 27 e 28 desta lei, até a implementação do modelo e dos mecanismos mencionados nos referidos dispositivos.

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

Parágrafo único - Os contratos a que se refere este artigo deverão ser prorrogados, pelo prazo necessário, até a conclusão das licitações e o início da operação comercial, de acordo com novos contratos previstos nesta lei.

Art. 42 - No instrumento convocatório de cada licitação, deverão ser estabelecidas as condições necessárias para assegurar o emprego para o contingente de trabalhadores vinculados à operação nas empresas atualmente responsáveis pela prestação do serviço a

que se refere esta lei, de forma a minimizar, no Município, o impacto social que possa vir a decorrer da substituição de empresas operadoras.

Art. 43 - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 44 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário, em especial as Leis 11.037/91, 12.328/97 exceto o art. 32, 12.893/99, 10.950/91, os incisos III e IV do artigo 2º. da Lei nº. 11.851/95, Decretos 29.945/91, 33.593/93, incisos III e IV e do artigo 1º. e seu parágrafo único, e artigo 6º. "caput" e parágrafo único do Decreto 36.885/97 e, Decretos 37.021/97, 38.663/99, 38.664/99. Sala da Comissão de Constituição e Justiça, em 16/10/01.

Alcides Amazonas

Celso Jatene

Gilson Barreto

Salim Curiati

Vanderlei de Jesus

VOTO VENCIDO DO RELATOR LAURINDO, DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA, SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 539/2001.

Trata-se de projeto de lei, de autoria da Senhora Prefeita, que dispõe sobre a organização dos Serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar a sua execução.

Observe-se que, através do Ofício ATL nº 342/01, de 04 do corrente mês, a Senhora Prefeita solicitou que a propositura em exame passasse a tramitar em REGIME DE URGÊNCIA.

A propositura, em síntese, estabelece as diretrizes aplicáveis à prestação do referido serviço e disciplina o seu regime jurídico, prevendo que a prestação e a exploração poderá ser delegada a terceiros, no todo ou em parte, mediante concessão, permissão ou outros instrumentos jurídicos, mediante prévio procedimento licitatório, nos termos das legislações municipal e federal sobre a matéria, especialmente da Lei Federal nº 8987/95, que trata das concessões e permissões de serviço público.

A proposta prevê que, para a execução do gerenciamento, do planejamento e da fiscalização da prestação dos Serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, o Poder Público poderá contratar a São Paulo Transporte S/A, sendo que para a regulação do mesmo Serviço, o Poder Executivo poderá instituir, mediante lei específica, órgão regulador, constituído sob o regime autárquico especial, vinculado à Secretaria Municipal de Transportes, com as atribuições que enumera no art. 27.

Prevê, ainda, que o Poder Executivo poderá criar, para a gestão financeira das receitas e das despesas do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, mediante lei específica, pessoa jurídica de direito privado, com as atribuições que especifica no art. 28. Finalmente, institui, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Programa de Requalificação Tecnológica de Trânsito e Transporte do Município de São Paulo, com os objetivos que estabelece no art. 29.

Como se vê da Exposição de Motivos, às fls. 24 a 29 e do Ofício da Secretaria de Finanças e Desenvolvimento Econômico, fls. 31 e 32, o Projeto de Lei não cria despesas imediatas, visando apenas a instituição de um novo modelo de organização do Sistema Público de Transportes na Cidade de São Paulo.

Esclarece, também, que os aspectos que envolvem as disposições dos arts. 169, § 1º da Constituição da República e 16 a 21 da Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), serão observados quando da abertura do processo de licitação para a delegação dos serviços e nas leis específicas que visarem a criação da estrutura administrativa necessária à descentralização do Sistema.

Assim, nada obsta a tramitação e aprovação do projeto de lei, que está amparado nos arts. 37, § 2º, IV; 69, IX e 172, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Convém observar que por tratar de matéria que envolve concessão de serviço público, a aprovação do projeto dependerá do voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara, de conformidade com o art. 40, § 3º, V da Lei Orgânica desta Urbe.

Ante o exposto, somos

PELA LEGALIDADE.

Sala da Comissão de Constituição e Justiça, 16/10/01.

Arselino Tatto - Presidente

Laurindo - Relator