

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

PROJETO DE LEI 01 - 0438 / 2012 DE 2012

MATÉRIA LEGISLATIVA: PL 01 - 0438 / 2012 DE 17/10/2012

PROMOVENTE: VEREADOR DAVID SOARES

E M E N T A: DISPÕE SOBRE A INSTALAÇÃO DE SUPORTE PARA BICICLETAS
 EM ÔNIBUS COLETIVOS E FIXA PROVIDÊNCIAS.

ARQUIVADO EM / /

CHEFE DE SEÇÃO

Folha nº 01 do proc. 1
Nº 01-438 de 12

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100 406



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

28º GV – VEREADOR DAVID SOARES

PROJETO DE LEI nº,

01 - PL
01-00438/2012

"Dispõe sobre a instalação de suporte para bicicletas em ônibus coletivos e fixa providências."

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º Todas as empresas, concessionárias e permissionárias que operam no sistema de transporte coletivo urbano disponibilizarão em parte de sua frota gradativamente nos ônibus coletivos suporte para bicicleta a fim de serem transportadas na parte dianteira externa do veículo com travamento acionado pelo condutor do veículo.

Parágrafo único. Não haverá custos adicionais na tarifa de ônibus aos usuários que transportam sua bicicleta no transporte coletivo.

Art. 2º A instalação do suporte para transporte de bicicleta nos ônibus coletivos será gradativa e anual nas linhas urbanas que houverem solicitação a São Paulo Transportes do veículo adaptado com o suporte e nas linhas urbanas por onde circulam ciclofaixas.

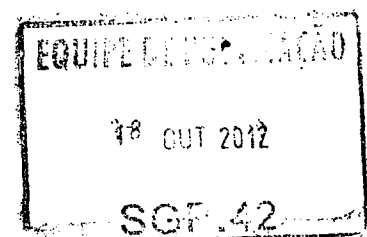
Art. 3º O descumprimento da presente lei na instalação do suporte como dispõe o artigo 1º, acarretará multa mensal de R\$50.000,00 (cinquenta mil reais) por mês, aplicado às permissionárias ou concessionárias prestadoras do serviço de transporte coletivo até sua adequação a legislação.

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em


DAVID SOARES
VEREADOR



CMSP - SP.22 - 17/10/2012 - 17:12 - 002970 - 1/1

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
— a 2 e folha de informação
sob nº 3. 18.11.11.11.11.
Ass: 

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

28º GV – VEREADOR DAVID SOARES

JUSTIFICATIVA

A proposição em tela visa adequar o transporte coletivo municipal.

Com a tendência mundial da utilização da bicicleta como transporte pessoal nos deslocamentos diários, nossa proposta é aprimorar e auxiliar os que utilizam a bicicleta como transporte.

A proposta que elaboramos dispõe sobre a instalação de suporte no ônibus coletivo municipal com a finalidade de transportar a bicicleta do usuário.



Assim o usuário da bicicleta utiliza uma parte do seu trajeto a bicicleta e outra parte usa o transporte coletivo combinando bicicleta-ônibus.

Com o suporte instalado no ônibus a bicicleta é apoiada no suporte e travada pelo condutor do veículo o que proporciona segurança no transporte da bicicleta e evita-se que a mesma se desprenda e caia durante a viagem, ou seja, roubada.

Assim o usuário do coletivo com sua bicicleta segue viagem tranquilamente podendo utilizar no seu trecho de viagem uma parte a bicicleta e noutra o transporte coletivo, o que já acontece em outras

cidades como Londres que foi uma das primeiras cidades a instalar suporte para bicicletas no transporte coletivo, medida implantada como muito sucesso por lá.

A presente medida visa incentivar o uso da bicicleta diariamente combinando com o transporte coletivo o que certamente beneficiará o transporte público na cidade de São Paulo desafogando o trânsito.

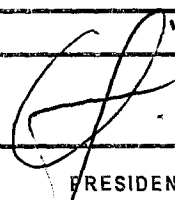


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 03

do processo nº 01 - 438 de 20 12 , 18 / 10 / 12 (a) Adelina Cicone

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

LIDO HOJE	
18 OUT 2012	
ÀS COMISSÕES DE:	
<u>Const. Inst. e Len. Política</u>	
<u>Ord. Org. Político e Pol. Adm.</u>	
<u>Tram. Econ. Al. Econ. Dir. Leg. e Contab.</u>	
<u>Planejamento e Orçamento</u>	
 PRESIDENTE	

CLAUDINHO DE SOUZA

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

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

22 / 10 / 12


Solange Rainone dos Santos
Supervisora de SGP-22

RECEBIDO NA	
SETOR DE PESQUISA E AVALIAÇÃO DE PROPOSTURAS	
EM <u>23/10/12</u>	AS <u>10:40</u> hs
POR <u> </u>	
SAÍDA: <u> </u>	ASS: <u> </u> h ASS: <u> </u>



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

04

Folha nº	438/12	do
Processo nº	Sonia Maria S. Ferreira	
Leg.	100.896	

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL nº 0438/12

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

- Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (cópia parcial - especialmente art. 24);
- Resolução do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN nº 46, de 21 de maio de 1998, que dispõe sobre equipamentos de segurança para bicicletas;
- Resolução do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN nº 349, de 17 de maio de 2010, que dispõe sobre o transporte eventual de cargas ou de bicicletas nos veículos classificados nas espécies automóvel, caminhonete, camioneta e utilitário;
- Câmara dos Deputados – Comissão de Viação e Transportes: Projeto de Lei nº 6.824/2010, de autoria do Deputado Rodrigo Rollemberg, que estabelece procedimentos para o transporte de bicicletas nos ônibus utilizados nos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros. Com informações sobre o projeto: arquivado na Mesa Diretora da Câmara dos Deputados;
- Lei Municipal nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990, que dispõe sobre a destinação de espaços para ciclovias no município de São Paulo, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 11.784, de 26 de maio de 1995, que altera a redação do artigo 2º da Lei nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990, e dá outras providências;
- 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 sua execução, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo e dá outras providências.
- Lei Municipal nº 14.933, de 05 de junho de 2009, que institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo (cópia parcial: especialmente art. 6º, II, 'b');
- Lei Municipal nº 15.035, de 23 de novembro de 2009, que altera a redação do art. 7º CXCIX, da Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, e institui o dia municipal sem carro;
- Decreto Municipal nº 29.839, de 18 de junho de 1991, que institui faixas exclusivas para o tráfego de bicicletas (ciclovias), e dá outras providências;

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

09

Folha nº 438/12

Processo nº 100.000.000

Santa Maria S. Ferreira

Reg. 100.000

- PL 0173/04, do Vereador Nabil Bonduki, que dispõe sobre a articulação do transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros e disciplina a implantação de bicicletários e paraciclos;
- PL 0134/08, do Vereador Adilson Amadeu, que institui, no Município de São Paulo, o "Programa Parque a Parque";
- PL 0371/09, do Vereador Marco Aurélio Cunha, que dispõe sobre a criação de circuito para tráfego exclusivo de bicicletas;
- PL 0585/09, do Vereador Gilson Barreto, que dispõe sobre o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- PL 0655/09, do Vereador Chico Macena, que altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, dispondo sobre o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo;
- PL 0561/10, do Vereador Chico Macena, que acrescenta parágrafo único ao art. 2º da Lei nº 14.488, de 19 de julho de 2007, que instituiu o Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito – FMDT, para destinar recursos ao Sistema Cicloviário Municipal;
- PL 0505/11, do Vereador Aníbal de Freitas, que dispõe sobre o uso de suporte para bicicletas nos ônibus integrantes das Empresas de Transportes Coletivos do Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 0092/12, da Vereadora Noemi Nonato, que altera a Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, para incluir o "Mês de Reflexão em Memória aos Ciclistas Vítimas da Violência no Trânsito", a ser comemorado anualmente no mês de outubro;
- PL 0224/12, do Vereador Adilson Amadeu, que dispõe sobre a obrigatoriedade de licenciamento e emplacamento de bicicletas que trafegam pelas vias públicas do Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 0268/12, do Vereador David Soares, que dispõe sobre a utilização de bicicletas elétricas e bicicletas movidas por tração humana, e fixa outras providências.

Cópias dos textos acima indicados acompanham a presente informação.

A pesquisa legislativa constatou a existência de Projeto de Lei anterior, qual seja, o projeto nº 0505/11, que dispõe de modo semelhante ao Projeto de Lei nº 0438/12 ora sob análise, mas não de forma igual. Ademais, tais projetos são de sessões legislativas diferentes, não se enquadrando na hipótese prevista no art. 212, IV, do Regimento Interno desta Casa Legislativa.

Folha nº 06 do
Processo nº 15-438/1
Santo Inácio - S. Florentino
2021-11-18

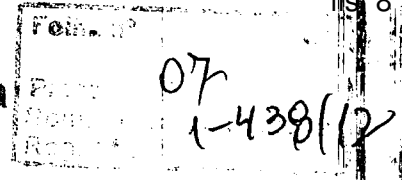
CC

MFG

Matéria PL 436/05 - Documento digitalizado e autenticado por MARCOS ANTONIO LEMUS - Sua validade pode ser conferida em: <https://spiegis.camara.sp.gov.br/Home/AbriuDocumento?pid=24021>



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos



LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

X

Mensagem de veto

Texto compilado

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

(Vide Lei nº 12.619, de 2012)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

Art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.

Art. 4º Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I.

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção I
Disposições Gerais

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

- I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
- II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
- IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
- V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
- VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
- VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
- VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
- IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
- X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;
- XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
- XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
- XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;
- XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
- XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
- XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;
- XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;
- XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;
- XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.

10
1-438/12

RESOLUÇÃO Nº 46, DE 21 DE MAIO DE 1998

Estabelece os equipamentos de segurança obrigatórios para as bicicletas conforme disciplina o art. 105, VI do Código de Trânsito Brasileiro e art. 5º da Resolução 14/98.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, resolve:

Art. 1º As bicicletas com aro superior a vinte deverão ser dotadas dos seguintes equipamentos obrigatórios:

I - espelho retrovisor do lado esquerdo, acoplado ao guidom e sem haste de sustentação;

II - campainha, entendido como tal o dispositivo sonoro mecânico, eletromecânico, elétrico, ou pneumático, capaz de identificar uma bicicleta em movimento;

III - sinalização noturna, composta de retrorefletores, com alcance mínimo de visibilidade de trinta metros, com a parte prismática protegida contra a ação das intempéries, nos seguintes locais:

- a) na dianteira, nas cores branca ou amarela;
- b) na traseira na cor vermelha;
- c) nas laterais e nos pedais de qualquer cor.

Art. 2º Estão dispensadas do espelho retrovisor e da campainha as bicicletas destinadas à prática de esportes, quando em competição dos seguintes tipos:

- I - mountain bike (ciclismo de montanha);
- II - down hill (descida de montanha);
- III - free style (competição estilo livre);
- IV - competição olímpica e panamericana;
- V - competição em avenida, estrada e velódromo;
- VI - outros.

Art. 3º Esses equipamentos obrigatórios serão exigidos a partir de 01 de janeiro de 2000.

Art. 4º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

RENAN CALHEIROS
Ministério da Justiça

ELISEU PADILHA
Ministério dos Transportes

LINDOLPHO DE CARVALHO DIAS - Suplente
Ministério da Ciência e Tecnologia

ZENILDO GONZAGA ZOROASTRO DE LUCENA
Ministério do Exército

Folha nº	11	de 12
Processo	438/12	

RESOLUÇÃO N. 349 DE 17 DE MAIO DE 2010

Dispõe sobre o transporte eventual de cargas ou de bicicletas nos veículos classificados nas espécies automóvel, caminhonete, camioneta e utilitário.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO CONTRAN, usando da competência que lhe confere o inciso I do artigo 12 da Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e conforme o Decreto nº 4711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito,

Considerando as disposições sobre o transporte de cargas nos veículos contemplados por esta Resolução, contidas na Convenção de Viena sobre o Trânsito Viário, promulgada pelo Decreto nº 86714, de 10 de dezembro de 1981;

Considerando o disposto no artigo 109 da Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB;

Considerando a necessidade de disciplinar o transporte eventual de cargas em automóveis, caminhonetes e utilitários de modo a garantir a segurança do veículo e trânsito;

Considerando a conveniência de atualizar as normas que tratam do transporte de bicicletas nos veículos particulares.

Considerando as vantagens proporcionadas pelo uso da bicicleta ao meio ambiente, à mobilidade e à economia de combustível;

RESOLVE:

Capítulo I Disposições Gerais

Art. 1º Estabelecer critérios para o transporte eventual de cargas e de bicicletas nos veículos classificados na espécie automóvel, caminhonete, camioneta e utilitário.

Art. 2º O transporte de cargas e de bicicletas deve respeitar o peso máximo especificado para o veículo.

Art. 3º - A carga ou a bicicleta deverá estar acondicionada e afixada de modo que:

I- não coloque em perigo as pessoas nem cause danos a propriedades públicas ou privadas, e em especial, não se arraste pela via nem caia sobre esta;

II- não atrapalhe a visibilidade a frente do condutor nem comprometa a estabilidade ou condução do veículo;

12
1-438/12

III- não provoque ruído nem poeira;

IV- não oculte as luzes, incluídas as luzes de freio e os indicadores de direção e os dispositivos refletores; ressalvada, entretanto, a ocultação da lanterna de freio elevada (categoria S3);

V- não exceda a largura máxima do veículo;

VI- não ultrapasse as dimensões autorizadas para veículos estabelecidas na Resolução CONTRAN nº 210, de 13 de novembro de 2006, que estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitam por vias terrestres e dá outras providências, ou Resolução posterior que venha sucedê-la.

VII- todos os acessórios, tais como cabos, correntes, lonas, grades ou redes que sirvam para acondicionar, proteger e fixar a carga deverão estar devidamente ancorados e atender aos requisitos desta Resolução.

VIII- não se sobressaiam ou se projetem além do veículo pela frente.

Art. 4º Será obrigatório o uso de segunda placa traseira de identificação nos veículos na hipótese do transporte eventual de carga ou de bicicleta resultar no encobrimento, total ou parcial, da placa traseira.

§1º A segunda placa de identificação será aposta em local visível, ao lado direito da traseira do veículo, podendo ser instalada no pára-choque ou na carroceria, admitida a utilização de suportes adaptadores.

§2º A segunda placa de identificação será lacrada na parte estrutural do veículo em que estiver instalada (pára-choque ou carroceria).

Capítulo II

Regras aplicáveis ao transporte eventual de cargas

Art. 5º Permite-se o transporte de cargas acondicionadas em bagageiros ou presas a suportes apropriados devidamente afixados na parte superior externa da carroçaria.

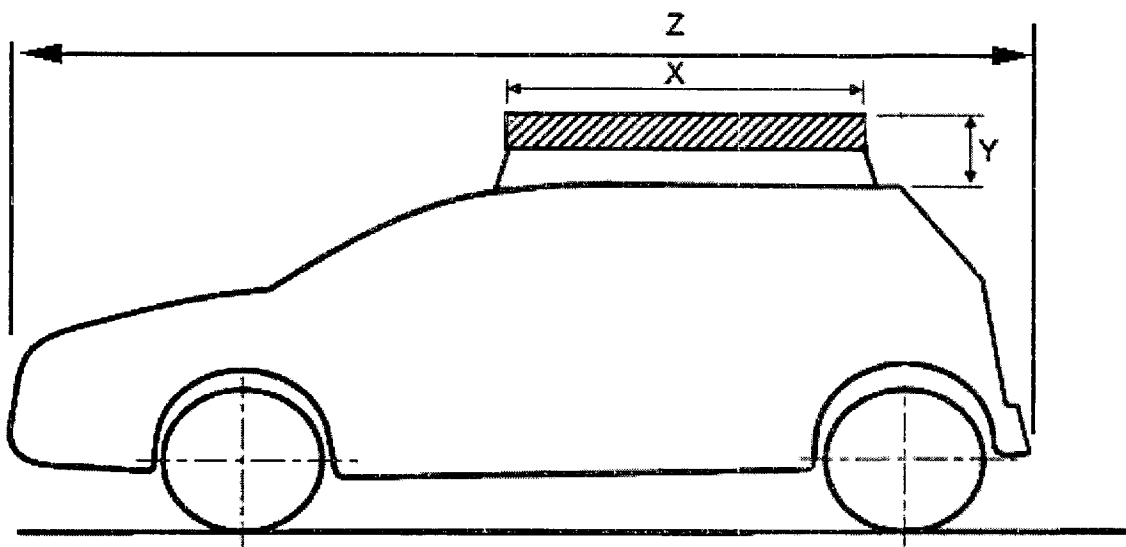
§1º O fabricante do bagageiro ou do suporte deve informar as condições de fixação da carga na parte superior externa da carroçaria e sua fixação deve respeitar as condições e restrições estabelecidas pelo fabricante do veículo

§2º As cargas, já considerada a altura do bagageiro ou do suporte, deverá ter altura máxima de cinquenta centímetros e suas dimensões, não devem ultrapassar o comprimento da carroçaria e a largura da parte superior da carroçaria. (figura 1)

$Y \leq 50$ cm, onde Y = altura máxima;

$X \leq Z$, onde Z = comprimento da carroçaria e X = comprimento da carga.

Figura 1



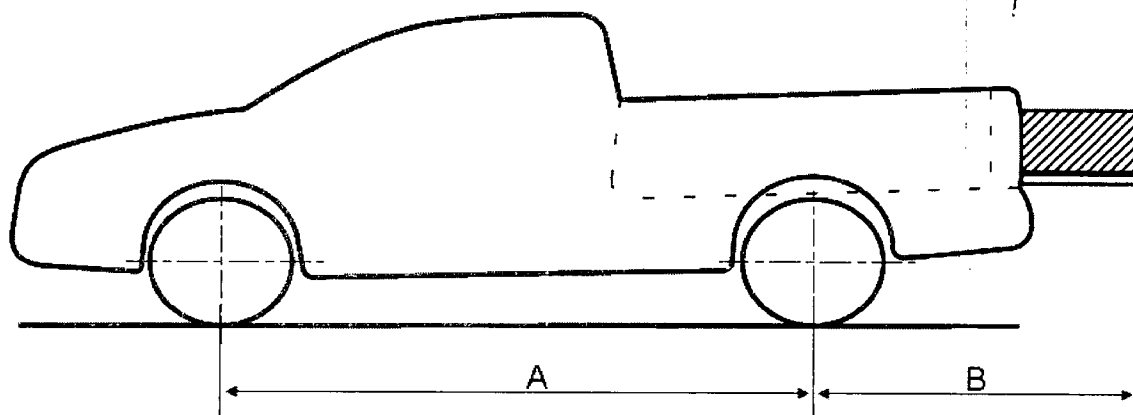
Art. 6º Nos veículos de que trata esta Resolução, será admitido o transporte eventual de carga indivisível, respeitados os seguintes preceitos:

I- As cargas que sobressaiam ou se projetem além do veículo para trás, deverão estar bem visíveis e sinalizadas. No período noturno, esta sinalização deverá ser feita por meio de uma luz vermelha e um dispositivo refletor de cor vermelha.

II- O balanço traseiro não deve exceder 60% do valor da distância entre os dois eixos do veículo. (figura 2)

$B \leq 0,6 \times A$, onde B = Balanço traseiro e A = distância entre os dois eixos.

Figura 2



Art. 7º Será admitida a circulação do veículo com compartimento de carga aberto apenas durante o transporte de carga indivisível que ultrapasse o comprimento da caçamba ou do compartimento de carga.

Capítulo III

Regras aplicáveis ao transporte de bicicletas na parte externa dos veículos

Art. 8º A bicicleta poderá ser transportada na parte posterior externa ou sobre o teto, desde que fixada em dispositivo apropriado, móvel ou fixo, aplicado diretamente ao veículo ou acoplado ao gancho de reboque.

§ 1º O transporte de bicicletas na caçamba de caminhonetes deverá respeitar o disposto no Capítulo II desta Resolução.

§ 2º Na hipótese da bicicleta ser transportada sobre o teto não se aplica a altura especificada no parágrafo 2º do Artigo 5º.

Art. 9º O dispositivo para transporte de bicicletas para aplicação na parte externa dos veículos deverá ser fornecido com instruções precisas sobre:

- I- Forma de instalação, permanente ou temporária, do dispositivo no veículo;
- II- Modo de fixação da bicicleta ao dispositivo de transporte;
- III- Quantidade máxima de bicicletas transportados, com segurança;
- IV- Cuidados de segurança durante o transporte de forma a preservar a segurança do trânsito, do veículo, dos passageiros e de terceiros.

Capítulo IV
Disposições Finais

Art. 10 Para efeito desta Resolução, a bicicleta é considerada como carga indivisível.

Art. 11 O não atendimento ao disposto nesta Resolução acarretará na aplicação das penalidades previstas nos artigos 230, IV, 231, II, IV e V e 248 do CTB, conforme infração a ser apurada.

Art. 12 Esta Resolução entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação, ficam revogadas as Resoluções nº 577/81 e 549/79 e demais disposições em contrário.

Alfredo Peres da Silva
Presidente

Rui César da Silveira Barbosa
Ministério da Defesa

Esmeraldo Malheiros Santos
Ministério da Educação

Rudolf de Noronha
Ministério do Meio Ambiente

Elcione Diniz Macedo
Ministério das Cidades

PL 6824/2010

Projeto de Lei

Situação: Arquivada na Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)**Identificação da Proposição****Autor**
Rodrigo Rollemberg - PSB/DF**Apresentação**
11/02/2010**Ementa**

Estabelece procedimentos para o transporte de bicicletas nos ônibus utilizados nos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros.

Informações de Tramitação**Forma de apreciação**
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II**Regime de tramitação**
Ordinária**Despacho atual:**

Data	Despacho
26/02/2010	Às Comissões de Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD) Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II Regime de Tramitação: Ordinária

Documentos Anexos e Referenciados

Avulsos	Legislação Citada	Mensagens, Ofícios e Requerimentos (0)
Destaques (0)	Histórico de Pareceres, Substitutivos e Votos (1)	Relatório de conferência de assinaturas
Emendas (0)	Recursos (0)	
Histórico de despachos (1)	Redação Final	

Tramitação

Data ▼	Andamento
11/02/2010	PLENÁRIO (PLEN) * Apresentação do Projeto de Lei nº 6824/2010, pelo Deputado Rodrigo Rollemberg (PSB-DF), que "estabelece procedimentos para o transporte de bicicletas nos ônibus utilizados nos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros".
26/02/2010	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) * Às Comissões de Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD) Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II Regime de Tramitação: Ordinária
02/03/2010	COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP) * Encaminhada à publicação. Publicação Inicial noDCD 03/03/10 PAG 5571 COL 01.
03/03/2010	Comissão de Viação e Transportes (CVT) * Recebimento pela CVT.
10/03/2010	Comissão de Viação e Transportes (CVT) * Designado Relator, Dep. Carlos Zarattini (PT-SP)
11/03/2010	Comissão de Viação e Transportes (CVT) * Prazo para Emendas ao Projeto (5 sessões ordinárias a partir de 12/03/2010)
25/03/2010	Comissão de Viação e Transportes (CVT) * Encerrado o prazo para emendas ao projeto. Não foram apresentadas emendas.

21/01/2011 Comissão de Viação e Transportes (CVT)

* Apresentação do Parecer do Relator n. 1 CVT, pelo Deputado Carlos Zarattini (PT-SP).

* Parecer do Relator, Dep. Carlos Zarattini (PT-SP), pela aprovação.

31/01/2011 Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)

* Arquivado nos termos do Artigo 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. Publicação no DCD do dia 01/02/2011 - Suplemento ao nº 14.

05/03/2012 COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP)

* Ao Arquivo - Memorando nº 8/12 - COPER

17
1-438/12
X

Folha nº 10
do 1-438/12

PROJETO DE LEI Nº , DE 2010
(Do Sr. Rodrigo Rollemberg)

Estabelece procedimentos para o transporte de bicicletas nos ônibus utilizados nos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Para efeito do transporte de bagagens no bagageiro dos ônibus de transporte interestadual e internacional, a bicicleta de uso pessoal do passageiro equipara-se à sua bagagem de mão.

Art. 2º Fica garantido o transporte gratuito de 01 (uma) bicicleta por passageiro, dispensada a apresentação de nota fiscal do veículo.

§1º a bicicleta poderá ser embarcada montada ou desmontada, a critério de seu proprietário, observadas as dimensões que se adaptem ao bagageiro e desde que não seja comprometida a segurança da bicicleta e bagagens dos demais passageiros.

§2º Caso escolha embarcar a bicicleta desmontada, cabe ao passageiro entregá-la devidamente acondicionada, de forma a evitar extravio ou dano em suas peças.

Art. 3º As bicicletas embarcadas como bagagem terão o mesmo tratamento de controle de identificação e indenizações para os casos de danos ou extravio.

Art. 4º. Esta lei entra em vigor na data da sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A legislação brasileira possui lacunas e é ambígua no que diz respeito ao transporte de bicicletas em ônibus intermunicipais e interestaduais. A presente proposição busca estabelecer normas claras, de

1-438(12)

forma a minimizar os problemas atuais e alavancar o crescimento do cicloturismo no Brasil.

De acordo com o glossário anexo à Resolução ANTT nº 016, de 23 de maio de 2002, bagagem é o "conjunto de objetos de uso pessoal do passageiro, devidamente acondicionado transportado no bagageiro do veículo, sob responsabilidade da empresa".

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) tem se manifestado, inclusive por escrito, com o entendimento de que a bicicleta não se enquadra na definição de bagagem pessoal, só podendo ser embarcada nos ônibus como encomenda.

Contudo, a bicicleta é um veículo versátil, cuja característica fundamental é sua portabilidade. O próprio Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) sustenta esse ponto de vista quando considera que o ciclista, desmontado e empurrando sua bicicleta, é equiparado ao pedestre, com os mesmos direitos.

Além disto, o embarque como encomenda somente pode ser realizado se "devidamente acompanhado de documentação fiscal" (Glossário Anexo à Resolução ANTT 16/2002). Esta exigência choca-se com o citado Código de Trânsito, que não obriga o ciclista a andar com a nota fiscal de sua bicicleta, justamente por subentendê-la como veículo de características próximas dos objetos de uso pessoal.

O resultado deste emaranhado jurídico é que, na prática, cada empresa de transporte decide arbitrariamente o que fazer diante da falta de uma regulamentação específica. O problema é tão grave que são conhecidos casos de ciclistas que foram proibidos de embarcar no ônibus para viajar, pois a empresa de ônibus não aceitou o embarque da bicicleta nem como objeto pessoal nem como encomenda (por não haver nota fiscal comprobatória).

Uma lei que favoreça o transporte de bicicletas nos bagageiros dos ônibus traz consigo uma série de benefícios:

- 1) Integração de meios de transporte e maior cidadania:** a bicicleta é um meio de transporte barato e acessível ao cidadão. Admite-se que o número de bicicletas pode chegar a 60 milhões (Abradibi/Abraciclo) de unidades em circulação no País. É com elas que grande parte da população se desloca, de forma complementar ao sistema de transporte.
- 2) Redução da poluição e dos efeitos do aquecimento global:** a bicicleta é um meio de transporte limpo, isto é, não polui o meio

20
Folha nº do
Processo nº 438/12
Data de 27/12/2012

ambiente e não consome combustíveis fósseis. Foi reconhecida pela Unesco e pela Comunidade Européia como o único meio de transporte ecologicamente sustentável.

- 3) Crescimento do cicloturismo:** em muitos países do mundo, destacando todos os da Europa e os Estados Unidos, o cicloturismo é uma atividade consolidada há muitas décadas. Desde a invenção da bicicleta, o homem já começa a desafiar os limites de seu corpo em pedaladas de longa distância. Relatos de viagens do escritor e ciclista francês Edouard du Perrodil contam sobre suas viagens feitas de Paris a Madrid (1892) e de Paris a Viena (1894). Nos Estados Unidos, a ciclista Annie Londonderry pedalou por 15 meses, dando a volta ao mundo em uma bicicleta, no ano de 1894, feito exaltado pelo jornal The New York Times, provando aos homens da época que a bicicleta também era um artefato para as mulheres.

Aqui no Brasil, seguindo a tendência mundial, o cicloturismo tem conquistado cada vez mais adeptos e vem se popularizando de forma cada vez mais rápida. Os jornais noticiam um grupo de ciclistas cariocas que faziam passeios pelas regiões de Petrópolis e Teresópolis nos anos 1900, que seriam os indícios dos primeiros cicloturistas em terras brasileiras. Outro caso conhecido, em 1927, conta a história de Rubens Pinheiro, que saiu de Salvador e foi até Nova Iorque, pedalando por dois anos em sua bicicleta. Mais recentemente vimos aumentar o número dos viajantes no país, especialmente a partir do trabalho do Clube de Cicloturismo do Brasil, criado em 2001, e da divulgação de vários relatos de ciclovias em livros e na internet.

A Estrada Real e o Circuito Vale Europeu, ambos com apoio do Governo Federal e dos governos de Minas Gerais e Santa Catarina, respectivamente, mostram que o cicloturismo no Brasil avança visivelmente e encontra-se em estágio de amadurecimento.

Segundo pesquisa realizada pelo Clube de Cicloturismo em 2008, 40% dos cicloturistas utiliza o ônibus como transporte complementar durante suas viagens de bicicleta.

Sendo assim, para o cicloturismo no Brasil avançar ainda mais, alguns entraves e barreiras precisam ser eliminados, e o transporte da bicicleta em ônibus é um dos principais empecilhos.

Por todo o exposto, em função do alcance social da matéria, contamos com o apoio nobres Pares para a aprovação do presente projeto de lei.

21

Folha nº	do
15438/12	
Deputado Rodrigo Rollemberg	
PSB/DF	

Sala das Sessões, em

Deputado Rodrigo Rollemberg

PSB/DF

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 10907

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 10.907 18/12/1990 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a destinação de espaços para ciclovias no Município de São Paulo, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 382/1989 ([ver documento](#))

Autor(es): Walter Feldman

Regulamentação: Decreto nº 34.854/1995 - 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.

Alterações: Lei 11.784/1995 - Altera o art. 2º desta Lei. ([ver documento](#))[\[Back \]](#)

23

1-438/12

Publicada novamente por ter saído com incorreções
LEI Nº 10.907 DE 18 DE DEZEMBRO DE 1.990
 (P.L. nº 362/89 - Vereador Walter Feldman)

Eduardo Matarazzo Suplicy, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, nos termos do § 7º do art. 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo promulga a seguinte lei:

Dispõe sobre a destinação de espaços para ciclovias no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Art. 1º - Fica estabelecido para as construções de avenidas, no Município de São Paulo, a partir da publicação desta lei, da obrigatoriedade de demarcação de espaços para ciclovias.

Parágrafo único - Entende-se por ciclovias, espaços demarcados no leito carroçável de avenidas, exclusivas para veículos que não contenham tração motora.

Art. 2º - Fica estabelecido nas atuais avenidas, de acesso aos parques públicos do município, demarcação de ciclo-faixas, destinadas aos usuários nos sábados e domingos.

Art. 3º - As despesas decorrentes desta lei, correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Câmara Municipal de São paulo, 18 de dezembro de 1.990.

O Presidente,

Eduardo Matarazzo Suplicy

Publicada na Diretoria Geral da Câmara Municipal de São Paulo, em 18 de dezembro de 1.990.

O Diretor Geral,

Veriano Midena

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 11784

Total de referências : 1

24
Folha nº
Processo nº 16.438/12
Sonia Maria C. F. Moreira
Reg. 134.270

1/1

Título: LEI Nº 11.784 26/05/1995 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Altera a redação do artigo 2º da Lei nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990, e da outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 662/1993 ([ver documento](#))

Autor(es): Ana Martins

[\[Back \]](#)

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 13241

Total de referências : 1

26

Folha nº 1-438/12 do
Processado
Sonia M. de F. Silva

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 - Reguiamenta o par. 2º do art. 1º desta Lei. (atividade de fretamento) ; ([ver documento](#))Decreto nº 42.736/2002 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))

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

Notas complem.: - Decreto nº 41.987/2002 - Dispoe sobre os Serviços Complementares de Transporte Coletivo previstos no art. 2º, inciso II, desta Lei.

- Decreto nº 42.184/2002 - Dispoe sobre a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

- Decreto nº 42.781/2003 - Estabelece disposições 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.

[\[Back \]](#)

27

fls. 28

Folha nº 1-438/12
 28

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:

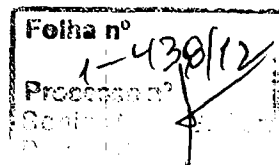
a) no caso dos serviços complementares serem oferecidos aos mesmos usuários do Sistema Integrado, esta oferta será limitada a um percentual definido por decreto editado pelo Poder Público;

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;

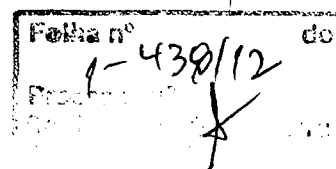
II - a permissão, a título precário, será outorgada a pessoa física ou jurídica.

§ 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;

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;

Folha nº

1-438/12

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

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

XI - os bens reversíveis;

XII - os casos de rescisão;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 17 - Extingue-se a concessão nos seguintes casos:

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

§ 1º - Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

§ 2º - Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, procedendo-se levantamentos, avaliações e liquidações necessárias.

§ 3º - Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma

Folha nº

1-438/12

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

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

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

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

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

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

Art. 19 - A permissão será revogada:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - 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:

Folha nº

1-439/12

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

Folha nº	36
Processo nº	12438/12
Santa Maria S. Ferreira	
Act. 189.800	

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

35
1-438/12
12/12/2020
Folha 36

público de qualidade e a educação de trânsito e transporte;

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

CAPÍTULO VI

DAS PENALIDADES

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

I - imediata apreensão dos veículos;

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

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

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

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

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

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

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

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - afastamento de funcionários;

V - intervenção, no caso de concessão;

VI - rescisão do contrato;

VII - declaração de caducidade da concessão.

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

CAPÍTULO VII

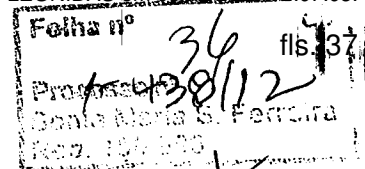
DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

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

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

Art. 38 - Durante a implantação do novo modelo de organização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, e até sua conclusão, a São Paulo Transporte S.A. continuará prestando seus serviços, executando as atribuições estabelecidas no seu estatuto social, bem como aquelas que lhe forem fixadas no contrato de prestação de serviço firmado com a Secretaria Municipal de Transportes.

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPPLY, PREFEITA

ANNA EMÍLIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes

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

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 14266

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 14.266 06/02/2007 ([ver documento](#))

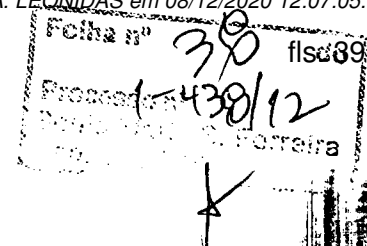
Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 599/2005 ([ver documento](#))

Autor(es): Chico Macena

[[Back](#)]



LEI Nº 14.266, DE 6 DE FEVEREIRO DE 2007

(Projeto de Lei nº 599/05, do Vereador Chico Macena - PT)

Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo e dá outras providências.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 26 de dezembro de 2006, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica criado o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte na cidade de São Paulo, contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

Parágrafo único. O transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população.

Art. 2º O Sistema Cicloviário do Município de São Paulo será formado por:

I - rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo;

II - locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

Art. 3º O Sistema Cicloviário do Município de São Paulo deverá:

I - articular o transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros - SITP, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;

II - implementar infra-estrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, nas vias públicas, nos terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros espaços naturais;

III - implantar trajetos cicloviários onde os desejos de viagem sejam expressivos para a demanda que se pretende atender;

IV - agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infra-estrutura apropriada para a guarda de bicicletas;

V - estabelecer negociações com o Estado de São Paulo com o objetivo de permitir o acesso e transporte, em vagão especial no metrô e em trens metropolitanos, de ciclistas com suas bicicletas;

VI - promover atividades educativas visando à formação de comportamento seguro e responsável no uso da bicicleta e sobretudo no uso do espaço compartilhado;

VII - promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

Art. 4º Caberá ao Executivo, por meio dos órgãos competentes, consolidar o programa de implantação do Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, considerando as propostas contidas nos Planos Regionais Estratégicos.

Art. 5º A ciclovia será constituída de pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego geral e atendendo o seguinte:

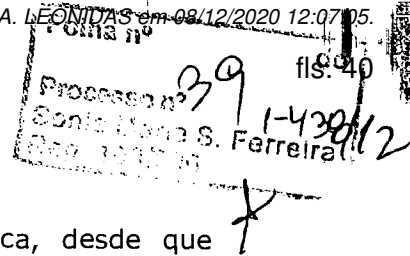
I - ser totalmente segregada da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha ou canteiro central;

II - poderão ser implantadas na lateral da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse;

III - ter traçado e dimensões adequados para segurança do tráfego de bicicletas e possuindo sinalização de trânsito específica.

Art. 6º A ciclofaixa consistirá numa faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica, utilizando parte da pista ou da calçada.

Parágrafo único. A ciclofaixa poderá ser adotada quando não houver disponibilidade de espaço físico ou de recursos financeiros para a construção de uma ciclovia, desde que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado sejam compatíveis com a circulação de bicicletas.



Art. 7º A faixa compartilhada poderá utilizar parte da via pública, desde que devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º A faixa compartilhada deve ser utilizada somente em casos especiais para dar continuidade ao sistema cicloviário ou em parques, quando não for possível a construção de ciclovia ou ciclofaixa.

§ 2º A faixa compartilhada poderá ser instalada na calçada, desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

Art. 8º Os terminais e estações de transferência do SITP, os edifícios públicos, as indústrias, escolas, centros de compras, condomínios, parques e outros locais de grande fluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos como parte da infra-estrutura de apoio a esse modal de transporte.

§ 1º O bicicletário é o local destinado para estacionamento de longa duração de bicicletas e poderá ser público ou privado.

§ 2º O paraciclo é o local destinado ao estacionamento de bicicletas de curta e média duração em espaço público, equipado com dispositivos para acomodá-las.

Art. 9º A elaboração de projetos e construção de praças e parques, incluindo os parques lineares, com área superior a 4.000 m² (quatro mil metros quadrados), deve contemplar o tratamento cicloviário nos acessos e no entorno próximo, assim como paraciclos no seu interior.

Art. 10. O Executivo deverá estimular a implantação de locais reservados para bicicletários, em um raio de 100 (cem) metros dos terminais e estações de metrô, trens metropolitanos e corredores de ônibus metropolitanos, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais.

Parágrafo único. A segurança do ciclista e do pedestre é condicionante na escolha do local e mesmo para a implantação de bicicletários.

Art. 11. As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.

Art. 12. O Executivo poderá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos terrenos marginais às linhas férreas em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais, quando houver demanda existente e viabilidade técnica.

Parágrafo único. Os projetos dos parques lineares previstos no Plano Diretor Estratégico e nos Planos Regionais Estratégicos deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

Art. 13. A implantação e operação dos bicicletários, em imóveis públicos ou privados, deverá ter controle de acesso, a ser aprovado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

Art. 14. Nas ciclovias, ciclofaixas e locais de trânsito compartilhado poderá ser permitido, de acordo com regulamentação pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, além da circulação de bicicletas:

I - circular com veículos em atendimento a situações de emergência, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro e respeitando-se a segurança dos usuários do sistema cicloviário;

II - utilizar patins, patinetes e skates, nas pistas onde sua presença não seja expressamente proibida;

Folha nº 40
1-438/2
S. Ferreira

III - circular com o uso de bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre onde exista trânsito compartilhado.

Art. 15. O Executivo deve manter ações educativas permanentes com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como deverá promover campanhas educativas, tendo como público-alvo os pedestres e os condutores de veículos, motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados.

Art. 16. Os eventos ciclísticos, utilizando via pública, somente podem ser realizados em rotas, dias e horários autorizados pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, a partir de solicitação expressa formulada pelos organizadores do evento.

Art. 17. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 18. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de fevereiro de 2007, 454º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 6 de fevereiro de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 14933

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 14.933 05/06/2009 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

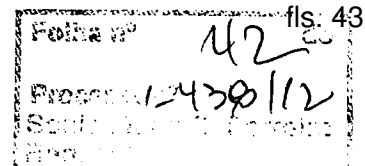
Ementa: Institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo.

Projeto: Projeto de Lei Nº 530/2008 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

Regulamentação: Decreto nº 50.866/2009 - Regulamenta o art. 42 desta Lei. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO
DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE
REGULAMENTAÇÃO.

[\[Back \]](#)



LEI Nº 14.933, DE 5 DE JUNHO DE 2009

(Projeto de Lei nº 530/08, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

Institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 3 de junho de 2009, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

TÍTULO I

PRINCÍPIOS, CONCEITOS E DIRETRIZES

Seção I

Princípios

Art. 1º. A Política Municipal de Mudança do Clima atenderá os seguintes princípios:

- I - prevenção, que deve orientar as políticas públicas;
- II - precaução, segundo o qual a falta de plena certeza científica não deve ser usada como razão para postergar medidas de combate ao agravamento do efeito estufa;
- III - poluidor-pagador, segundo o qual o poluidor deve arcar com o ônus do dano ambiental decorrente da poluição, evitando-se a transferência desse custo para a sociedade;
- IV - usuário-pagador, segundo o qual o utilizador do recurso natural deve arcar com os custos de sua utilização, para que esse ônus não recaia sobre a sociedade, nem sobre o Poder Público;
- V - protetor-receptor, segundo o qual são transferidos recursos ou benefícios para as pessoas, grupos ou comunidades cujo modo de vida ou ação auxilie na conservação do meio ambiente, garantindo que a natureza preste serviços ambientais à sociedade;
- VI - responsabilidades comuns, porém diferenciadas, segundo o qual a contribuição de cada um para o esforço de mitigação deve ser dimensionada de acordo com sua respectiva responsabilidade pelos impactos da mudança do clima;
- VII - abordagem holística, levando-se em consideração os interesses locais, regionais, nacional e global e, especialmente, os direitos das futuras gerações;
- VIII - internalização no âmbito dos empreendimentos, dos seus custos sociais e ambientais;
- IX - direito de acesso à informação, participação pública no processo de tomada de decisão e acesso à justiça nos temas relacionados à mudança do clima.

43
1-438/12


TÍTULO III

META

Art. 5º. Para a consecução do objetivo da política ora instituída, fica estabelecida para o ano de 2012 uma meta de redução de 30% (trinta por cento) das emissões antrópicas agregadas oriundas do Município, expressas em dióxido de carbono equivalente, dos gases de efeito estufa listados no Protocolo de Quioto (anexo A), em relação ao patamar expresso no inventário realizado pela Prefeitura Municipal de São Paulo e concluído em 2005.

Parágrafo único. As metas dos períodos subseqüentes serão definidas por lei 2 (dois) anos antes do final de cada período de compromisso.

TÍTULO IV

ESTRATÉGIAS DE MITIGAÇÃO E ADAPTAÇÃO

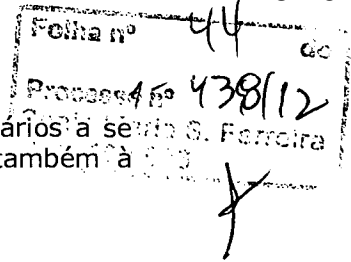
Seção I

Transportes

Art. 6º. As políticas de mobilidade urbana deverão incorporar medidas para a mitigação dos gases de efeito estufa, bem como de outros poluentes e ruídos, com foco na racionalização e redistribuição da demanda pelo espaço viário, na melhoria da fluidez do tráfego e diminuição dos picos de congestionamento, no uso de combustíveis renováveis, promovendo, nessas áreas, as seguintes medidas:

I - de gestão e planejamento:

- a) internalização da dimensão climática no planejamento da malha viária e da oferta dos diferentes modais de transportes;
- b) instalação de sistemas inteligentes de tráfego para veículos e rodovias, objetivando reduzir congestionamentos e consumo de combustíveis;
- c) promoção de medidas estruturais e operacionais para melhoria das condições de mobilidade nas áreas afetadas por pólos geradores de tráfego;
- d) estímulo à implantação de entrepostos e terminais multimodais de carga preferencialmente nos limites dos principais entroncamentos rodoferroviários da cidade, instituindo-se redes de distribuição capilar de bens e produtos diversos;
- e) monitoramento e regulamentação da movimentação e armazenamento de cargas, privilegiando o horário noturno, com restrições e controle do acesso ao centro expandido da cidade;
- f) restrição gradativa e progressiva do acesso de veículos de transporte individual ao centro, excluída a adoção de sistema de tráfego tarifado, considerando a oferta de outros modais de viagens;



g) restrição à circulação de veículos automotores pelos períodos necessários a evitar a ocorrência de episódios críticos de poluição do ar, visando também à redução da emissão de gases de efeito estufa;

II - dos modais:

a) ampliação da oferta de transporte público e estímulo ao uso de meios de transporte com menor potencial poluidor e emissor de gases de efeito estufa, com ênfase na rede ferroviária, metroviária, do trólebus, e outros meios de transporte utilizadores de combustíveis renováveis;

b) estímulo ao transporte não-motorizado, com ênfase na implementação de infraestrutura e medidas operacionais para o uso da bicicleta, valorizando a articulação entre modais de transporte;

c) implantar medidas de atração do usuário de automóveis para a utilização de transporte coletivo;

d) implantar corredores segregados e faixas exclusivas de ônibus coletivos e trólebus e, na impossibilidade desta implantação por falta de espaço, medidas operacionais que priorizem a circulação dos ônibus, nos horários de pico, nos corredores do viário estrutural;

e) regulamentar a circulação, parada e estacionamento de ônibus fretados, bem como criar bolsões de estacionamento para este modal a fim de incentivar a utilização desse transporte coletivo em detrimento ao transporte individual;

III - do tráfego:

a) planejamento e implantação de faixas exclusivas para veículos, com taxa de ocupação igual ou superior a 2 (dois) passageiros, nas rodovias e vias principais ou expressas;

b) estabelecimento de programas e incentivos para caronas solidárias ou transporte compartilhado;

c) reordenamento e escalonamento de horários e períodos de atividades públicas e privadas;

IV - das emissões:

a) determinação de critérios de sustentabilidade ambiental e de estímulo à mitigação de gases de efeito estufa na aquisição de veículos e motocicletas da frota do Poder Público Municipal e na contratação de serviços de transporte, promovendo o uso de tecnologias que possibilitam o uso de combustíveis renováveis;

b) promoção de conservação e uso eficiente de energia nos sistemas de trânsito;

c) implementação de Programa de Inspeção e Manutenção Veicular para toda a frota de veículos automotores, inclusive motocicletas;

d) estabelecimento de limites e metas de redução progressiva e promoção de monitoramento de emissão de gases de efeito estufa para o sistema de transporte do Município;

e) interação com a União e entendimento com as autoridades competentes para o estabelecimento de padrões e limites para emissão de gases de efeito estufa proveniente de atividades de transporte aéreo no Município, de acordo com os padrões internacionais, bem como a implementação de medidas operacionais, compensadoras e mitigadoras.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 15035

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 15.035 23/11/2009 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Altera a redação do art. 7º, CXCIX, da Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, restringindo a circulação de veículos no perímetro que especifica, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 467/2007 ([ver documento](#))

Autor(es): Chico Macena; Soninha

Legislação explicativa: Lei nº 14.485/2007 - Consolida a legislação municipal referente a datas comemorativas, eventos e feriados do Município de São Paulo. ([ver documento](#))[\[Back \]](#)

Folha nº 46
Processo nº 438/12
Câmara Municipal de São Paulo
12/08/2012

LEI Nº 15.035, DE 23 DE NOVEMBRO DE 2009

(Projeto de Lei nº 467/07, dos Vereadores Chico Macena - PT e Soninha - PPS)

Altera a redação do art. 7º, CXCIX, da Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, restringindo a circulação de veículos no perímetro que especifica, e dá outras providências.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 do seu Regimento Interno, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º O inciso CXCIX do art. 7º da Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 7º

CXCIX - 22 de setembro:

- a) o Dia do Campo Limpo;
- b) o Dia Municipal Sem Carro, com caráter de campanha educativa, de acordo com o art. 75, § 1º, da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, devendo o Poder Público Municipal, ao longo de todo o ano e, destacadamente, nesse dia, envidar esforços para promover atividades educativas e a realização de campanhas e programas para obter adeptos ao não-uso de carros, sendo a adesão ao não-uso de carros nesse dia voluntária;"

Art. 2º (VETADO)

- a) (VETADO)
- b) (VETADO)
- c) (VETADO)
- d) (VETADO)
- e) (VETADO)
- f) (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 3º (VETADO)

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

- a) (VETADO)
- b) (VETADO)

Art. 4º. (VETADO)

Art. 5º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 23 de novembro de 2009, 456º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 23 de novembro de 2009.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 29839

Total de referências : 1

1/1

Título: DECRETO Nº 29.839 18/06/1991 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Institui faixas exclusivas para o trafego de bicicletas-ciclovias, e da outras providencias.

[\[Back \]](#)

DECRETO Nº 29.839 , DE 18 DE JUNHO DE 1991

Folha nº 49 do Livro nº 438/12
 Assinado por: [Assinatura]
 [Assinatura]

Institui faixas exclusivas para o tráfego de bicicletas-ciclovias, e da outras providências.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,
 D E C R E T A :

Art. 1º - Fica instituída faixa exclusiva para o tráfego de bicicletas-ciclovias, nas Avenidas Juscelino Kubitschek e Antonio Joaquim de Moura Andrade, entre a Rua Haroldo Veloso e o Portão 8 do Parque do Ibirapuera, para utilização aos domingos.

Art. 2º - A instalação, a regulamentação do uso, a organização de atividades e a divulgação das ciclovias, de que trata este decreto, ficarão a cargo do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, da Secretaria Municipal de Transportes.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 18 de junho de 1991, 4382 da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

DALMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 18 de junho de 1991.

JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal

Folha nº 49
 Processo nº 438/12
 Sonia Maria S. F. F. F.
 Reg. 100.000

PROJETO DE LEI 01-0173/2004 do Vereador Nabil Bonduki (PT)

"Dispõe sobre a articulação do transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros, disciplina a implantação de bicicletários e paraciclos e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art 1º - Esta lei tem por objetivo possibilitar a articulação do transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros, definido pelo Plano Municipal de Circulação Viária e de Transporte do Município de São Paulo.

Art 2º - Para os fins dessa lei entende-se por:

I - Bicicletário - o local destinado ao estacionamento de bicicletas, por períodos de longa duração, podendo ser públicos e privados;

II - Paraciclo é o local destinado ao estacionamento de bicicletas, por períodos de curta e média duração, em espaço público.

Art. 3º O Executivo deverá instalar áreas reservadas á guarda e estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos, em:

I - terminais de integração de ônibus

II - estações de metrô

III- estações de trem metropolitano

IV - ao longo de corredores de ônibus metropolitanos

Parágrafo Único - As áreas destinada aos bicicletários e paraciclos devem estar localizadas nas proximidades dos terminais e estações não superando a distância de 100 metros de seus acessos.

Art 4º - Os bicicletários e paraciclos farão parte do Sistema Ciclovitário do Município previsto no Plano de Circulação e Transporte do Município de São Paulo.

Art. 5º - A segurança do ciclista e do pedestre deverá ser determinante para a definição do local e na implantação dos bicicletários e paraciclos.

Art 6º - O Executivo Municipal regulamentará:

I - as condições de utilização dos bicicletários,

II - a gestão e operação em parceria ou por meio da iniciativa privada;

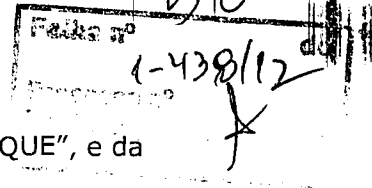
III - a possibilidade da tarifa a ser cobrada pelo uso dos bicicletários e paraciclos estar integrada ao bilhete único do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo.

Art. 7º - O Executivo regulamentará essa lei no prazo de 30 dias.

Art. 8º - As despesas decorrentes dessa lei ocorrerão por conta de dotação orçamentária própria, suplementada se necessário.

Art. 8º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em 31 de março de 2004. Às Comissões competentes."



PROJETO DE LEI 01-0134/2008 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)

"Institui, no Município de São Paulo, o "PROGRAMA PARQUE-A-PARQUE", e da outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica instituído, no âmbito municipal, o "Programa Parque-a-Parque", circuito ciclístico e de caminhada entre parques.

Parágrafo único – O Programa Parque-a-Parque que trata o "caput", constitui-se por uso de vias de acesso dos principais Parques da Cidade no sistema ponto-a ponto, com uso de bicicletas e pela prática de caminhada.

Art. 2º Cabe a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, criar o circuito sinalizando-o devidamente buscando salvaguardar a integridade física dos participantes do programa.

Art. 3º O circuito entre parques ficará disponível aos Domingos no período das 6:00h as 17:00h, contando no mínimo com uma faixa de via pública, de preferência aquela junto ao passeio público, que ligue os principais parques da Cidade.

Art. 4º A implantação do Programa poderá ser dada de forma gradativa, ligando parques próximos e aqueles que contemplam vias de menor concentração de veículos.

Art. 5º Fica autorizado o Executivo firmar convênios, parcerias ou patrocínios com empresas e entidades com notório conhecimento no assunto, visando os objetivos da presente Lei.

Art. 6º Esta Lei será regulamentada pelo Poder Executivo no prazo de 60 (sessenta) dias após sua publicação.

Art. 7º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 12 de março de 2008. Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0371/2009 do Vereador Marco Aurélio Cunha (DEM)

“Dispõe sobre a criação de circuito para tráfego exclusivo de bicicletas, e dá outras providências.

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

Art. 1º Fica instituído o circuito Parque Villa Lobos/Parque do Ibirapuera/Parque Municipal Mário Pimenta/Cidade Universitária/ Parque Villa Lobos, para tráfego exclusivo de bicicletas.

Art. 2º O trajeto será executado em trechos de ciclovia ou ciclofaixa, conforme as características dos logradouros.

Art. 3º O circuito será subdividido em quatro trechos:

I - Parque Villa Lobos/Parque do Ibirapuera: Avenida Professor Fonseca Rodrigues, Praça Pan Americana, Avenida Pedroso de Moraes, prossegue por toda a extensão da Avenida Faria Lima, Avenida Hélio Pellegrino, Rua Inhambú e Avenida República do Líbano;

II - Parque do Ibirapuera/Parque Municipal Mário Pimenta: toda a extensão da Avenida Juscelino Kubitschek;

III - Parque Municipal Mário Pimenta/Cidade Universitária: Ponte Cidade Jardim, Avenida dos Tajurás, Avenida Lineu de Paula Machado, Avenida Valdemar Ferreira, Avenida Afrânio Peixoto e Avenida da Universidade;

IV - Cidade Universitária/ Parque Villa Lobos: Avenida da Universidade, Rua Alvarenga, Ponte da Cidade Universitária, Avenida Professor Manuel José Chaves até a Praça Pan Americana, encontrando-se com o trecho indicado no inciso I.

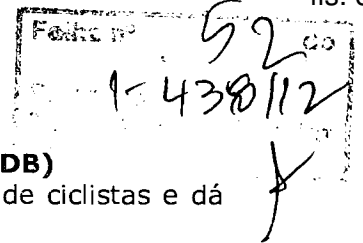
Parágrafo único. Fica proibida a circulação de bicicletas nos logradouros apontados, fora das demarcações estabelecidas.

Art. 4º Será promovida ampla divulgação para estimular o uso de bicicletas nos logradouros demarcados.

Art. 5º As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala das Sessões, de maio de 2009. Às Comissões competentes

**PROJETO DE LEI 01-0585/2009 do Vereador Gilson Barreto (PSDB)**

"Dispõe sobre o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º - Poder Público Municipal, por meio dos órgãos competentes, promoverá o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas na Cidade de São Paulo.

§1º - Para garantir a circulação de bicicletas dentro da Cidade, a Administração Pública criará as ciclofaixas, destinadas ao uso dos ciclistas.

§2º - As ciclofaixas poderão ter dias e horários pré-determinados para sua utilização pelos ciclistas.

§3º - Os órgãos municipais responsáveis pelo gerenciamento do trânsito deverão garantir o uso com segurança das ciclofaixas, bem como assegurar a sinalização viária adequada nos locais de circulação dos ciclistas.

Art.2º - Serão considerados equipamentos de segurança de uso obrigatório pelos ciclistas:

- a) Capacete
- b) Luvas
- c) Óculos
- d) Tênis
- e) Outros a critério da administração.

Parágrafo Único - Os equipamentos elencados no "caput" deste artigo deverão atender as normas de segurança da ABNT e serem certificados pelo INMETRO.

Art. 3º - As bicicletas deverão estar equipadas obrigatoriamente com campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo, conforme estabelece o artigo 105, VI, do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 4º Constatada a ausência dos equipamentos obrigatórios, os ciclistas poderão, a critério da administração, serem submetidos a curso de orientação ou multa.

Art. 5º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 7º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 dias da sua publicação.

Art. 8º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

53
1-439/12
K

PUBLICADO DOC 08/10/2009, PÁG. 87

PROJETO DE LEI 01-0655/2009 do Vereador Chico Macena (PT)

"Altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, e dá outras providencias.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica criado o SICLO – Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, com as seguintes diretrizes:

I – aperfeiçoar e ampliar a infra-estrutura cicloviária;

II – implantar as medidas necessárias à inserção da bicicleta no sistema de circulação viário;

III – promover a melhoria da qualidade ambiental e urbanística do Município;

IV – ampliar a acessibilidade e mobilidade da população, reduzindo o uso do transporte motorizado;

V – promover o desenvolvimento sustentável.

Art. 2º Para os efeitos desta lei, são adotadas as seguintes definições:

I – bicicleta: veículo de transporte individual, não motorizado, não poluente e não emissor de ruído;

II – ciclista: condutor, sujeito às leis de trânsito vigentes, no que couber.

§ 1º Os triciclos não-motorizados equiparam-se a bicicletas, no que couber.

§ 2º A bicicleta do modelo dobrável é considerada bagagem de mão, e pode ser transportada em qualquer meio de transporte público ou privado, como trem, ônibus e Metrô, em qualquer dia e horário, desde que dobrada e com o sistema de pedal, cambio, corrente, coroa, e catraca protegidos de contato direto com outros usuários, e suas dimensões e peso não ultrapassem o limite máximo permitido de bagagem por pessoa nas normas de uso do respectivo meio de transporte.

Art. 3º O SICLO – Sistema Cicloviário do Município de São Paulo abrange:

I – a rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo;

II – os locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

III – os procedimentos, atividades e sistemas de gerenciamento do tráfego cicloviário, inserido no gerenciamento geral do tráfego do Município;

IV – o órgão de planejamento, execução e manutenção cicloviária.

Art. 4º O SICLO – Sistema Cicloviário do Município de São Paulo será incorporado ao Sistema Integrado de Transporte de Passageiros – SITP, instituído pela lei 13.241, de 12 de dezembro de 2001, viabilizando os deslocamentos por bicicleta com segurança, eficiência e conforto.

Art. 5º A ampliação da infra-estrutura cicloviária deverá contemplar:

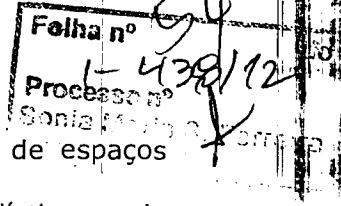
I – os trechos de rodovias em zonas urbanizadas, as vias públicas, os terrenos marginais às linhas férreas, as margens de cursos d'água, os parques, outros espaços naturais;

II – trajetos cicloviários onde os desejos de viagem sejam expressivos para a demanda que se pretende atender;

III – a implantação de estacionamento de bicicletas nos terminais de ônibus, de trens, de metro ou qualquer outro terminal de transporte coletivo público, bem como prédios, vias e logradouros públicos.

Art. 6º O SICLO – Sistema Cicloviário do Município de São Paulo promoverá ações:

I – educativas permanentes, com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como campanhas educativas e treinamentos, tendo como público alvo os pedestres, ciclistas e os



condutores de veículos automotores, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados, o respeito, e a convivência entre os modais de transporte:

II – de conscientização ecológica, da importância do lazer ciclístico e de disseminação do conceito de desenvolvimento sustentável;

III – de promoção da acessibilidade da bicicleta aos locais de estacionamento;

IV – de aplicação de sinalização vertical, horizontal, semaforica, ou outras sinalizações disponíveis, nas vias aonde há tráfego de ciclistas, informando os veículos automotores sobre o cuidado e respeito com os ciclistas na via;

V – de criação de centro de educação para ciclistas, com o fim oferecer treinamentos sobre legislação de trânsito, mecânica de bicicleta, sinalização, compartilhamento harmônico de espaços públicos com pedestres, animais, e veículos automotores e condução segura e defensiva de trânsito;

VI – de negociação com o Estado de São Paulo visando permitir o acesso e transporte em vagão especial do Metrô, de trens metropolitanos e de ônibus de transporte coletivo intermunicipal de ciclistas com suas bicicletas;

VII – de estabelecimento de convênios e parcerias com os municípios limítrofes para criação e implantação de projetos integrados de ciclovias.

Art. 7º O CICLO – Sistema Cicloviário do Município de São Paulo será pautado pelas disposições contidas no Plano Diretor Estratégico, no Plano de Metas do Município, e nos Planos Regionais Estratégicos.

Art. 8º Ciclovia é a pista própria para a circulação de bicicletas:

I – totalmente segregada da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha ou canteiro central;

II – implantada na lateral da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse;

III – com traçado e dimensões adequados para segurança do tráfego de bicicletas e possuindo sinalização de trânsito específica.

Art. 9º Ciclofaixa é a faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica, utilizando parte da pista ou da calçada.

Parágrafo único. A ciclofaixa poderá ser adotada quando houver impossibilidade técnica, ou falta de espaço físico para a construção de uma ciclovia.

Art. 10. A faixa compartilhada poderá utilizar parte da via pública, desde que devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro.

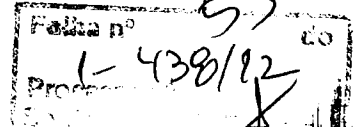
§ 1º A faixa compartilhada deve ser utilizada para dar continuidade ao sistema cicloviário ou em parques, quando não for possível a construção de ciclovia ou ciclofaixa.

§ 2º A faixa compartilhada poderá ser instalada na calçada, desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

Art. 11. Bicicletário é o local reservado para o estacionamento de bicicletas, independentemente de ser de longa ou curta duração, de ser controlado ou não, ser coberto ou não, de ter dispositivos para afiação das bicicletas ou não, ou de ser público ou privado.

Parágrafo único. Paraciclo é o dispositivo fixo apropriado ao apoio da bicicleta quando estacionadas, devendo ser no formato "U" ao contrário, ou formato "R", para não danificar a bicicleta.

Art.12. Os terminais e estações de transferência do SITP, terminais intermunicipais de ônibus, estações de trens, estações do metrô, órgãos públicos, edificações públicas, centros de lazer, centros comerciais e de serviços, shopping centers, condomínios comerciais ou residenciais, hospitais, cursos, escolas públicas ou



privadas, os centros educacionais, faculdades públicas ou privadas ou qualquer outra instituição de ensino, indústrias, fábricas, supermercados, agências bancárias, academias, instalações desportivas, parques, praças, museus, teatros, cinemas, casas de cultura, centro culturais, casas de shows, estacionamentos públicos ou privados, centros de compras, calçadões, centros de convenções, centros de eventos, e qualquer outro local de grande afluxo de pessoas, deverão possuir espaços seguros para estacionamento de bicicletas, com paraciclos ou bicicletários, como parte de infraestrutura de apoio a este modal de transporte.

§ 1º Os locais de estacionamento públicos e privados devem reservar espaço para estacionamento de bicicletas, na proporção de 1 (uma) vaga de bicicleta para cada 10 (dez) vagas de automóveis.

§ 2º Nos estacionamentos pagos, o valor cobrado pelo estacionamento de bicicleta não poderá ser superior a 33% (trinta e três por cento) do correspondente ao cobrado pelo estacionamento de automóvel.

§ 3º A implantação e operação dos bicicletários, em imóveis públicos ou privados, poderá ter controle de acesso, a ser aprovado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

Art. 13. Os projetos de construção de praças e parques, incluindo os parques lineares, com área superior a 4.000 m² (quatro mil metros quadrados), devem contemplar o tratamento cicloviário nos acessos e no entorno próximo, assim como paraciclos no seu interior.

Art. 14. O Executivo deverá estimular a implantação de locais reservados para bicicletários, em um raio de até 200 (duzentos) dos terminais e estações de metrô, trens metropolitanos e corredores de ônibus, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais.

Parágrafo único. A segurança do ciclista e do pedestre é condição essencial para a escolha do local e da implantação de bicicletários e paraciclos.

Art. 15. As novas vias públicas, pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas.

Art. 16. O Executivo deverá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos terrenos marginais às linhas férreas em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais.

Art. 17. Os projetos dos parques lineares previstos no Plano Diretor Estratégico, Programa de Metas do Município, e nos Planos Regionais Estratégicos deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

Art. 18. Nas ciclovias, ciclofaixas e locais de trânsito compartilhado poderá ser permitido, de acordo com regulamentação pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, além da circulação de bicicletas:

I – veículos em atendimento a situações de emergência, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro e respeitando-se a segurança dos usuários do sistema cicloviário;

II – patins, patinetes e skates, nas pistas onde sua presença não seja expressamente proibida;

III – bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre, onde exista trânsito compartilhado.

Art. 19. Para conduzir a implementação do SICLO e formulação de políticas cicloviárias para o Município de São Paulo, fica criado o Conselho Municipal de Política Cicloviária – CMPC.

§ 1º O CMPC terá as funções de deliberar sobre a Política Cicloviária do Município de São Paulo, assessorar tecnicamente os órgãos envolvidos na implementação desta

1-43856
2012

políticas e fiscalizar sua implementação e aprovar projetos cicloviários de iniciativa de outras instâncias de governo no território do Município de São Paulo.

§ 2º O CMPC será composto por dois representantes da Secretaria Municipal de Transportes, um representante da Secretaria Municipal de Infra-estrutura Urbana e Obras, um representante da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, dois representantes eleitos pelas associações representativas de ciclistas e dois representantes eleitos da sociedade civil.

§ 3º O Executivo regulamentará a criação do CMPC num prazo de 90 dias a contar da data de publicação desta lei.

Art. 20. A inobservância pelos estabelecimentos privados das disposições desta lei, sujeitará o infrator as seguintes penalidades:

- I – advertência;
- II – multa de R\$ 1.000,00 (mil reais), dobrada na reincidência;
- III – cassação do alvará de funcionamento.

Parágrafo único. O valor da multa será corrigido anualmente pelo Índice de Preços ao Consumidor, da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE, ou por outro que reflita a inflação do período, caso este seja extinto.

Art. 21. Os estabelecimentos mencionados no art. 12 deverão adequar-se às disposições desta lei no prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias.

Art. 22. O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da sua publicação.

Art. 23. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 24. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 02 de setembro de 2009. Às Comissões competentes.”

PUBLICADO DOC 16/12/2010, PÁG 88

PROJETO DE LEI 01-0561/2010 do Vereador Chico Macena (PT)

"Acrescenta parágrafo único ao art. 2º da Lei nº 14.488, de 19 de julho de 2007, que instituiu o Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito – FMDT, para destinar recursos ao Sistema Cicloviário Municipal, e dá outras providências.

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

Art. 1º Acrescenta parágrafo único ao art. 2º da Lei nº 14.488, de 19 de julho de 2007, que instituiu o Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito – FMDT, com a seguinte redação:

"Art.

2º

Parágrafo único. Serão destinados no mínimo 10% (dez por cento) do total dos recursos enviados ao Fundo Municipal de Trânsito para a construção e manutenção de projetos e obras de planejamento e melhoramentos cicloviários, e criação, manutenção, ampliação e funcionamento do Sistema Cicloviário Municipal."

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

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar de sua publicação.

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Folha nº 59 do
Processo nº 4438/12
Sala de

PUBLICADO DOC 26/10/2011, PÁG 101

PROJETO DE LEI 01-00505/2011 do Vereador Aníbal de Freitas (PSDB)

"Dispõe sobre o uso de suporte para bicicletas nos ônibus integrantes das Empresas de Transportes Coletivos do Município de São Paulo e dá outras providências.

Art. 1º Fica permitido o uso de suporte para carregar bicicletas na parte dianteira externa dos ônibus integrantes das Empresas de Transportes Coletivos do Município de São Paulo, desde que acondicionado e afixado segundo os seguintes critérios:

I - não coloque em perigo as pessoas ou cause danos à propriedades públicas ou privadas, e em especial, não se arraste pela via, nem caia sobre esta;

II - não atrapalhe a visibilidade do condutor nem comprometa a estabilidade do veículo;

III - não provoque ruído ou poeira;

IV - não oculte as luzes sinalizadoras do-veículo, incluídas as luzes de freio;

V - não exceda a largura máxima do veículo;

Art. 2º A utilização dos suportes de que trata o artigo 1º, observará a legislação pertinente à matéria.

Art. 3º O Executivo regulamentará a presente Lei; no que couber, no prazo de 90 (noventa) dias, contados a partir de sua publicação.

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

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das sessões Às Comissões competentes."

Folha nº 59
 Processo nº 1-438/12
 8

PUBLICADO DOC 14/03/2012, PÁG 71

PROJETO DE LEI 01-00092/2012 da Vereadora Noemi Nonato (PSB)

"Altera a Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, para incluir o "Mês de Reflexão em Memória aos Ciclistas Vítimas da Violência no Trânsito", a ser comemorado anualmente no mês de outubro, e dá outras providências.

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

Art. 1º Fica inserido ao inciso CCXVI do art. 7º da Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, a seguinte redação:

"o Mês de Reflexão em Memória dos Ciclistas Vítimas da Violência no Trânsito, oportunidade na qual poderão ser estimuladas a formulação de políticas, programas, planos, projetos e campanhas de educação para o cidadão, através de ações de conscientização e sensibilização, bem como a divulgação de estatísticas referentes aos ciclistas vítimas de trânsito, com o intuito de alertar a população e estimular a prática de medidas que contribuam para uma maior segurança no trânsito;"

Art. 2º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 17/05/2012, PÁG 106

Folha nº	60	de	61
Processo nº	438/12		
Carla L. S. Ferreira			

PROJETO DE LEI 01-00224/2012 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)

"DISPÕE SOBRE A OBRIGATORIEDADE DE LICENCIAMENTO E EMPLACAMENTO DE BICICLETAS QUE TRAFEGAM PELAS VIAS PÚBLICAS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica obrigado ao proprietário de bicicleta fazer o licenciamento e emplacamento da mesma quando esta for utilizada em vias públicas no município de São Paulo.

Art. 2º Fica obrigatório o emplacamento da bicicleta para sua identificação quando usada em vias públicas.

Art. 3º A bicicleta no momento do licenciamento passará por uma vistoria que atestará suas condições de trafegar em vias públicas.

Art. 4º O proprietário da bicicleta cadastrada arcará com as responsabilidades civis e penais por uso inadequado da mesma, aplicando ainda os preceitos do Código de Trânsito Brasileiro para a sua condução.

Art. 5º Necessitará o ciclista quando em uso da bicicleta em vias públicas de tráfego, estar equipado com equipamentos de segurança como capacete, óculos, luvas e calçados de sola antiderrapante.

Art. 6º Caberá a Secretaria de Coordenação das Subprefeituras, proceder ao licenciamento e emplacamento das bicicletas.

Art. 7º A bicicleta será de imediato apreendida quando trafegar sem o devido emplacamento ou tiver seu licenciamento vencido.

Art. 8º Poderá o poder público cobrar do proprietário taxa para custear o licenciamento e emplacamento das bicicletas que se enquadram nesta Lei.

Art. 9º O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias, em especial no tocante aos aspectos procedimentais e de formalização.

Art. 10 As despesas decorrentes da implantação desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 11 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 15 de maio de 2012. Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 13/06/2012, PÁG 326

Folha nº 61
1-438/12
A

PROJETO DE LEI 01-00268/2012 do Vereador David Soares (PSD)

"Dispõe sobre a utilização de bicicletas elétricas e bicicletas movidas por tração humana, e fixa outras providências."

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º O proprietário de bicicleta elétrica deverá anualmente licenciar a utilização do ciclomotor para transitar nas ciclovias e vias públicas do município de São Paulo.

Art. 2º O proprietário de bicicleta comum movida por tração humana que utiliza a bicicleta para se deslocar diariamente em ciclovias ou vias públicas, também deverá anualmente efetuar o licenciamento da mesma.

Art. 3º A Secretaria responsável pelo licenciamento e emplaceamento de todas as bicicletas observarão que o uso da bicicleta elétrica ou comum movida por tração humana deverá o seu emplaceamento ser na cor cinza com letras e números constando o nome da cidade de São Paulo abreviado ou não.

Art. 4º Fica isento de qualquer taxa o licenciamento das bicicletas sendo os seus serviços e taxas custeados pelo Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M-SP da Cidade de São Paulo conhecido por Controlar com a finalidade de incentivar o uso da bicicleta e preservação do meio ambiente.

Art. 5º A bicicleta elétrica ou não que for apreendida trafegando por ciclovia ou via pública sem o licenciamento e o emplaceamento fica sujeito o proprietário a multa no valor de R\$500,00 (quinhentos reais), dobrando-se nas reincidências.

Art. 6º O proprietário de bicicleta elétrica ou não responde civil e criminalmente pelo uso da mesma, aplicando as regras estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro e Código Penal.

Art. 7º O Ciclista que utilizar a bicicleta elétrica ou por tração humana em uso diário nas ciclovias deverá obrigatoriamente utilizar capacetes e acessórios de proteção e segurança a acidentes.

Art. 8º A velocidade máxima permitida nas ciclovias, ciclofaixas e vias públicas será regulamentada pelo Poder Executivo, não excedendo a 30Km/h, sujeitando o infrator a multa por excesso de velocidade.

Art. 9º Fica proibido à utilização de bicicleta elétrica por pessoa menor de 16 (dezesesseis) anos de idade no município de São Paulo.

Art. 10 Fica obrigatório o licenciamento anual de bicicleta elétrica ou movida por tração humana para atividades profissionais diárias com adaptação para carga.

Art. 11 O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 12 As despesas decorrentes desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 13 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes."

A Comissão de Justiça
Em 05/11/2012

Lizia Ogihiro
Técnico Administrativo
RF 11.020 SGP-21

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 05/11/12 às 15:00

RF
Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue(m) juntado(a) neste data documento(s) rubricado(s)
sob nº 62 e folha de informação nº

em 05/11/12
Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 62

do processo nº 01-438 de 20 12, 05, 11, 12 (a)

SM
Gabriel da S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF: 11.317

RECEBIDO

**Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa**

Em 05/10/12 às 16:00

SM
Gabriel da S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF: 11.317

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Marco Aurélio

Para Relatar.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.

Em 01/11/12

[Signature]
Presidente

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

RECEBIDO		CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
LEGISLATIVO			
EM	<u>07/11/12</u>	AS	<u>14:30 h</u>
POR		<i>[Signature]</i>	
SAÍDA:	<u>12.11</u>	AS:	<u>14:40h</u>
		ASS:	<i>[Signature]</i>

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue(m) juntado(a) nestu data documento(s) rubricado(s)

sob nº 63 e folha de informação nº

em 02/01/13

Rubem Davi Romancini
Técnico Administrativo

RF 11.257



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 63-

do 01-0438/12 em 02/01/2013

(a) _____

Rubem Davi Romancini
Técnico Administrativo
RF 11.257

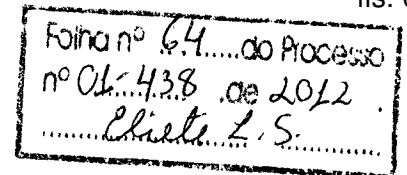
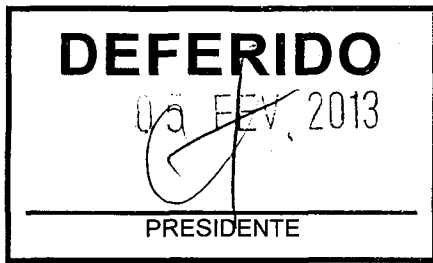
À
SGP.33
Para arquivamento.
No termos do artigo 275 do Regimento Interno
São Paulo, 02/01/2013.

Rubem Davi Romancini
Técnico Administrativo
RF 11.257

24335

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL	
Proc. encerrado com	<u>63</u> fls.
Arquivado em	<u>11/01/2013</u>
O FUNC.º	<u>Eliete L.S.</u>

Eliete Lopes Silvério
RF 11.393 - SGP-33



Ellete Lopes Silvério
RF 11.393 - SGP-33

REQUERIMENTO

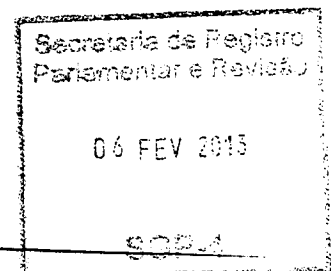
13 - RDS
13- 00011/2013

Senhor Presidente,

REQUEIRO, nos termos do art. 275, § 2º, do Regimento Interno, o retorno à tramitação da(s) proposição(ões) elencada(s) a seguir: PR nº 07/2011, PL nº 44/2011, PL nº 53/2011, PL nº 67/2011, PL nº 101/2011, PL nº 108/2011, PL nº 118/2011, PL nº 165/2011, PL nº 176/2011, PL nº 195/2011, PL nº 196/2011, PL nº 225/2011, PL nº 253/2011, PL nº 277/2011, PL nº 295/2011, PL nº 363/2011, PL nº 392/2011, PL nº 423/2011, PL nº 446/2011, PL nº 471/2011, PL nº 495/2011, PL nº 503/2011, PL nº 513/2011, PL nº 539/2011, PL nº 559/2011, PL nº 582/2011, PL nº 611/2011, PR nº 2/2012, PL nº 25/2012, PL nº 28/2012, PL nº 35/2012, PL nº 77/2012, PL nº 86/2012, PL nº 91/2012, PL nº 120/2012, PL nº 163/2012, PL nº 180/2012, PL nº 239/2012, PL nº 264/2012, PL nº 268/2012, PL nº 285/2012, PL nº 286/2012, PL nº 333/2012, PL nº 338/2012, PL nº 339/2012, PL nº 342/2012, PL nº 368/2012, PL nº 369/2012, PL nº 393/2012, PL nº 421/2012, PL nº 438/2012, PL nº 464/2012, PL nº 466/2012, PL nº 486/2012, PL nº 493/2012, PL nº 518/2012, PL nº 519/2012, PL nº 529/2012, PL nº 530/2012, PL nº 542/2012, todos de autoria do Exmº Sr. Vereador David Soares.

Sala das Sessões, 31 de janeiro de 2013

Vereadora Edir Sales
Líder do PSD



DPGP - SGP-22 - 01/02/2013 - 16:59 - 003240 - 1/1



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 65

do processo nº 01-438 de 20 12 20 12 2013 (a) Elite LS

Elite Lopes Silvério
RF 11.393 - SGP-33

À SGP.33

Sra. Supervisora,

Encaminho o presente requerimento para o desarquivamento da propositura indicada no RDS 13-0011/2013.

2012113

Solange

SOLANGE RAINONE DOS SANTOS
Supervisora da Equipe de Controle do Processo Legislativo
SGP.22

À SGP.-22

Sra. Supervisora,

Conforme solicitado pelo RDS nº 13-0011/2013, segue o presente expediente para volta à tramitação.

2019212013

Adriana

ADRIANA DE FRANÇA SILVA
Supervisora da Equipe de Arquivo Geral
SGP.33

Recebido em SGP-22.

2012113

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

Com de Just. 26/02/2013

[Handwritten signature]

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 01/03/13 às 19:10
RF

[Handwritten signature]
Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317

Ào Nobre Vereador / À Nobre Vereadora
[Handwritten signature: Laércio Benko]
Para Relatar.
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 01/03/2013

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

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 05/03/13 AS 14 h
POR Guia
SAÍDA: AS: h ASS:

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 12/03/13 AS 17:25
POR João
SAÍDA: 14/03 AS: 18h22 ASS: M

Segue juntado, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado sob folha(s)
nº 66 e 67 Em 21/03/13

André Marcon *[Handwritten signature]*
RF. 11.264 Técnico Administrativo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 66 fls. 71
nº. 01-438 de 20 12
André Marcon
RF 11234

16 - PAR
16-00087/2013

pl0438-12

**PARECER N° 16-00087/2013 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI N° 0438/12.**

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador David Soares, que dispõe sobre a instalação de suporte para bicicletas em ônibus coletivos.

De acordo com o projeto, todas as empresas concessionárias e permissionárias que operam no sistema de transporte coletivo urbano deverão disponibilizar em parte de sua frota de ônibus suporte para bicicletas na parte dianteira externa do veículo, com travamento acionado pelo condutor do veículo. O projeto prevê, ainda, multa de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) por mês para a hipótese de descumprimento da lei a que pretende dar origem.

Sob o aspecto jurídico, o projeto pode prosseguir em tramitação, posto que apresentado no exercício da competência legislativa desta Casa para editar normas sobre interesse local.

Com efeito, de acordo com os artigos 30, inciso I, da Constituição Federal e 13, inciso I, de nossa Lei Orgânica, compete ao Município legislar sobre assuntos de interesse local, sendo que por interesse local deve se entender não aquele interesse exclusivo do Município, mas seu interesse predominante, que o afete de modo mais direto e imediato, consoante lição de Dirley da Cunha Junior (*in* "Curso de Direito Constitucional", 2ª edição, Salvador, Juspodivm, p.841).

O projeto encontra respaldo, ainda, no art. 175, incisos IV e VII, da Lei Orgânica do Município, os quais estabelecem, respectivamente, que a regulamentação do transporte público de passageiros deverá contemplar os direitos e os deveres dos usuários e das operadoras, considerando o conforto e a segurança dos usuários e operadores dos veículos, bem como as normas relativas às características dos veículos.

Por se tratar de matéria sujeita ao quórum de maioria simples para deliberação, é dispensada a votação em Plenário, cabendo tal prerrogativa às Comissões Permanentes, na forma do art. 46, inciso X, do Regimento Interno desta Casa.

Não obstante, salientamos a necessidade de apresentar um Substitutivo, a fim de adequar o projeto à técnica de elaboração legislativa prevista na Lei Complementar Federal nº 95/98, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

Pelo exposto, na forma do Substitutivo que segue, somos pela **LEGALIDADE**.

**SUBSTITUTIVO N° DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI N° 0438/12.**

Dispõe sobre a instalação de suporte para
bicicletas em ônibus, e dá outras providências.

17 - RELCOM
17-00088/2013



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0438-12

Folha nº 67 do proc.
nº 01-438 de 20 12
André Marten
RF 1254

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º As empresas, concessionárias e permissionárias, que operam no sistema de transporte coletivo urbano disponibilizarão em parte de sua frota suporte para bicicletas fixado na parte dianteira externa dos ônibus e com travamento acionado pelo condutor do veículo.

§ 1º. A utilização do suporte referido no *caput* deste artigo não implicará em custos adicionais à tarifa para o usuário.

§ 2º. A instalação do suporte para transporte de bicicleta nos ônibus ocorrerá anualmente, de forma gradativa, nas linhas urbanas em que houver solicitação à São Paulo Transportes do veículo adaptado com o suporte e nas linhas urbanas por onde circulam ciclofaixas.

Art. 2º O descumprimento da presente Lei acarretará multa mensal no valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), até que ocorra a adequação à legislação.

Parágrafo Único. A multa de que trata o *caput* deste artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será aplicado outro que venha a substituí-lo.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

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, em 20/03/13.

ANTONIO GOULART

ABOU ANNI

ALESSANDRO GUEDES

ARSELINO TATTO

CONTE LOPES

EDUARDO TUMA

GEORGE HATO

LAÉRCIO BENKO

SANDRA TADEU

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 22 / 03 / 2013
página 69 coluna 3
Conferido: João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

A data Comissão de Política Urbana

22/03/2013
João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

Recebido na Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.

São Paulo 22/03/13 às 15:43h

Lilian Bueno Alba
RF 10.933

Ao Vereador / À Vereadora
Police Neto

Para relatar,
Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente
Em 26 / 03 / 2013

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

Assinatura S. Jurisado S., nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado S. sob folha(s)
nº 68 A 70 Em 02 / 05 / 13
Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF. 11.372 - Técnico Administrativo

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**Folha nº 68 do proc.nº 01-438 de 20 12Leonardo Amador Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-12**EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

Senhor Presidente,

Solicito a V. Ex.^a que encaminhe pedido de informações ao Executivo a respeito do **Projeto de Lei nº 438/12**, de autoria do nobre Vereador David Soares, que *dispõe sobre a instalação de suporte para bicicletas em ônibus coletivos e fixa providências*.

Esta consulta visa obter a manifestação do Poder Executivo a respeito da viabilidade desta propositura considerando que a mesma determina que as empresas concessionárias e permissionárias que operam no sistema de transporte coletivo urbano do município deverão disponibilizar gradativamente nos ônibus coletivos suportes para o transporte de bicicletas dos passageiros, instalados em suas partes dianteiras, com travamento a ser acionado pelos condutores dos ônibus.

Este Projeto de Lei não indica a quantidade de bicicletas que poderão ser transportadas e também não define as dimensões do dispositivo de suporte, mas entendemos que esta instalação provocará uma modificação nas dimensões longitudinais dos veículos, e conseqüentemente em suas características, pelo menos visualmente. Assim sendo, é necessário um posicionamento do Poder Executivo quanto à competência municipal sobre a legislação deste assunto, uma vez que o mesmo está relacionado ao Código de Trânsito Brasileiro, que é de alçada federal.

Cumpre lembrar que a Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o referido Código estabelece em seu artigo 97 que as características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

Esclareço que a Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se em 20/03/2013 pela **legalidade** deste Projeto de Lei, considerando que o mesmo está amparado, dentre outros, no art. 30, inciso I, da Constituição Federal e no artigo 13, inciso I, da Lei Orgânica do Município. Entretanto, a fim de adequar a

IEX-438/12

Folha nº 69 do proc. fls. 75

nº 01-434 de 20 12

Leonardo Amara Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

propositura à técnica de elaboração legislativa prevista na Lei Complementar Federal nº 95/98, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis a referida Comissão apresentou um **Substitutivo** ao Projeto de Lei.

Reitero que tais informações são necessárias ao seguro pronunciamento desta Comissão referente à citada propositura.

Vereador Andrea Matarazzo

Presidente da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e de Meio Ambiente

Autorizo o encaminhamento, nos termos do artigo 46
do inciso VIII do Regimento Interno

Vereador José Américo

Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

IEX-438/12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 70 do proc. fls. 76

nº 01-438 de 20 12

Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-12

São Paulo, 29 de abril de 2013.

36 - OF-SGP12
36- 00125/2013

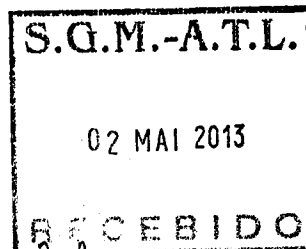
Senhor Prefeito,

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, e nos termos do art. 68 do Regimento Interno, encaminho a Vossa Excelência, pedido de informações sobre o Projeto de Lei nº 438/2012, de autoria do Vereador David Soares, que "Dispõe sobre a instalação de suporte de bicicletas em ônibus coletivos e fixa providências.", solicitando que nos envie subsídios para que a Comissão possa emitir parecer a respeito.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.


JOSE AMÉRICO
Presidente

Anexo: Pedido da Comissão solicitante.



CÓPIA

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Fernando Haddad
Digníssimo Prefeito da Cidade de São Paulo


Ana Lúcia Vanez Torres Ferreira
RF: 586.083.1.01
SGM/ATL

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Segue anexo nesta data documento rubricado
sob nº 70 a 86 de informação nº 27/05/2013
Nome M. Sousa
RF Adm. Lúcia G. Oliveira Sousa SGP. 12
Assistente Permanente
RF. 100.223



Prefeitura do Município de São Paulo

fls. 78

São Paulo, 24 de maio de 2013.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 118/13 - C

Ref.: OF-SGP 12 nº 0125/2013

Folha nº 71 do

Processo nº 01.438.12

Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF. 100.823 - SGP-12

Senhor Presidente

15 - DOCREC
15- 00244/2013

Reportando-me ao ofício epigrafado, em atenção ao pedido de subsídios da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, relativo ao Projeto de Lei nº 438/12, de autoria do Vereador David Soares, que dispõe sobre a instalação de suporte para bicicletas em ônibus coletivos, encaminho a Vossa Excelência cópia da manifestação oferecida pela Secretaria Municipal de Transportes, no sentido da inviabilidade da propositura, seja em sua forma original, seja na forma do Substitutivo.

Na oportunidade, renovo a essa Presidência meus protestos de apreço e consideração.


ANTONIO DONATO MADORMO
Secretário do Governo Municipal

Ao

Excelentíssimo Senhor

JOSÉ AMÉRICO DIAS

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo


JAM/MMO/sr
Resp 438-12

CMSP - SGP.22 - 24/05/2013 - 12:06 - 004514 - 1/1

À Comissão de:
Política Urbana
24,05,13.
Lanos Roberto da Silva
Supervisor de Equipe SGP 22
Substituto

RECEBIDO
Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.

em 24.5.2013 às 12 h

Alonso
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
Assistente Parlamentar
RG. 189.123



Folha de informação nº 07

Do PI 2013 /0450 em 10/04/2013 (a)

Maria Alagde Simi
Pront 031.052-0

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – SGM/ATL – Dra. June Alberici de Mello – via SMT/GAB

Assunto: Substitutivo ao Projeto de Lei nº 438/12, de iniciativa do Vereador David Soares que “Dispõe sobre a instalação de suporte para bicicletas em ônibus e dá outras providências”.
(Ref.. Memorando nº 064/2013 – ATL III de 28/03/2013 – TID 10.457.720)

O objeto do Substitutivo do Projeto de Lei nº 438/12 foi amplamente discutido entre os técnicos desta SSV/GDT em outras ocasiões, uma vez que se trata de assunto recorrente.

Discordamos da proposta do Substitutivo e as razões estão divididas entre técnicas e operacionais.

Na proposta é citada a instalação do suporte na parte dianteira externa do ônibus. Consideramos relevante destacar a contrariedade com o que estabelece os artigos 1º e 8º da Resolução CONTRAN nº 349 de 17 de maio de 2010.

Artigo 1º: “Fica permitido o transporte de bicicleta na parte posterior externa e sobre o teto dos veículos de transporte de passageiros e misto”.

Artigo 8º: “A bicicleta poderá ser transportada na parte posterior externa ou sobre o teto, desde que fixada em dispositivo apropriado, móvel ou fixo, aplicado diretamente ao veículo ou acoplado ao gancho de reboque”.

Mesmo que a proposta fizesse referência à instalação do suporte na parte posterior externa do ônibus urbano, registraríamos nossa posição contrária à sua aprovação em vista dos sérios entraves técnicos à operação, facilmente perceptíveis, como por exemplo:

- O estorvo à visualização da placa de identificação e das luzes de sinalização, especialmente as de ré, de direcionamento e as de freio.
- A ocultação ou encobrimento mesmo que eventualmente parcial de informações integrantes da identidade visual do veículo, tais como: prefixo, números de telefones úteis e outras informações importantes para auxílio aos usuários e à fiscalização do serviço.



RF. 100.823.133P-12
Folha de informação nº 08

Do PI 2013 /0450 em 10/04/2013 (a)

(Maria Alaide Simi)
Pront. 001.052-0

Como razões operacionais relatamos dois dos principais óbices ao serviço de transporte, resultantes da instalação do suporte, os quais reforçam a posição contrária à proposta do substitutivo em tela. São eles:

- Procedimento para montagem e desmontagem da(s) bicicleta(s) no suporte. – De quem seria a responsabilidade da realização? Se for do usuário, haverá assegurada a correta execução, com segurança e sem danos? Se for do operador, será possível incumbi-lo de mais essa tarefa?

A pessoa que for escolhida para o desempenho da tarefa deve ter bom discernimento para que haja a preservação do dispositivo, do ônibus e da(s) bicicleta(s).

- Tempo para as operações de travamento e destravamento da(s) bicicleta(s) no suporte. – Influência direta no tempo de embarque e de desembarque, considerando-se inclusive a parada do ônibus que vem logo atrás, para a conclusão dessa operação. Esse tempo é um dos mais importantes parâmetros a se minimizar na busca da maximização da velocidade comercial, alvo principal da atual gestão do transporte público.

Há ainda que se destacar a possibilidade de serem computados maiores danos ao ônibus a partir de pequenos acidentes ou incidentes que, sem o suporte lá instalado, são irrelevantes e não geram prejuízos à viagem. Nesses casos, se houver danos à(s) bicicleta(s) e/ou a terceiros, por menores que sejam, a quem deve ser atribuído o ônus?

Bicicletários espalhados pela cidade, junto a terminais de ônibus e ao longo dos principais itinerários se constituem na opção mais adequada e eficiente para o fim que se pretende.

Dentre as razões para a definição de se aceitar ou não a proposta descrita no substitutivo, aquelas relacionadas à operação do ônibus são, sem sombra de dúvidas, as mais relevantes.

Assim sendo, sugerimos o encaminhamento do expediente às Áreas de Planejamento e de Fiscalização para que possam emitir seus pareceres.

São Paulo, 10 de abril de 2013

IDARIO DE CAMARGO BRANCO
Gerente de Desenvolvimento Tecnológico

JOÃO CARLOS FAGUNDES
Superintendente de Serviços Veiculares

JCF/ICB/mas

PI-2013/0450

RT-DO/SSV-009/13

Folha nº 10 do Proc. nº 013.0.124.397-6 Proc. nº 01.438.12 s. 82



Folha de informação nº 09

Do PI 2013 /0450 em 10/04/2013 (a)

Maria Alaide Birn
Pront. 004.002-0

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – SGM/ATL – Dra. June Alberici de Mello – via SMT/GAB

Assunto: Substitutivo ao Projeto de Lei nº 438/12, de iniciativa do Vereador David Soares que “Dispõe sobre a instalação de suporte para bicicletas em ônibus e dá outras providências”
(Ref. Memorando nº 064/2013 – ATL III de 28/03/2013 – TID 10.457.720)

Sra. Maria Eugênia A. de M. Castro - DJ/SJU

Conforme solicitado na folha de Informação nº 05, estamos encaminhando o expediente em referência, e após análise encaminhar para SMT/GAB.

São Paulo, 10 de abril de 2013

JOÃO CARLOS FAGUNDES
Superintendente de Serviços Veiculares

Recebi em
15/04/13
Fahiana
DJ/SJU

São Paulo
Transporte S.A.
DJ/SJU
Nº
15/04/13
VISTO

10:37 li



Fls. nº 11 do Proc.
Nº 2013.0.124.397-6

RF. 100.823
Fls. 11
Rubrica
Pr. 050.350-3

(a)

São Paulo, 29 de abril de 2013.

PARECER DP/SJU/CIV

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 438/12, DE AUTORIA DO LEGISLATIVO, QUE DISPÕE SOBRE A INSTALAÇÃO DE SUPORTE PARA BICICLETAS EM ÔNIBUS – INADMISSIBILIDADE – VÍCIO DE INICIATIVA.

Trata o presente de Substitutivo apresentado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa ao Projeto de Lei de autoria do Legislativo, na pessoa da N. Vereador David Soares, que objetiva a instalação de dispositivo para bicicletas a ser fixado na parte externa dianteira dos veículos que compõem o sistema de transporte público desta Capital.

A matéria trazida para análise é peculiar, considerando-se as iniciativas para implementar e incrementar a circulação de bicicletas nas vias de rodagem urbana. Contudo, ainda que gloriosa a intenção, a iniciativa encontra resistência, mormente diante da normatização existente.

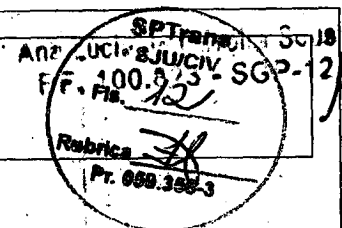
Vejamos:

Como bem analisou a área técnica desta empresa, após ampla discussão da abrangência do Substitutivo Legal, apontou para a Resolução do CONTRAN de nº 349/10, que prevê a instalação do suporte na parte posterior externa e sobre o teto dos veículos de



Folha nº 12 do Proc.
Nº 2013-0.124.397-0

Indicação dos Ref.
ACPP - SUMÁRIO
PP: 512.250



(a)

transporte de passageiros e misto, diferentemente do que estabelece o Projeto referenciado, que pretende fixar o dispositivo na parte dianteira externa dos veículos.

Ainda que assim não fosse, outros fatores de ordem técnica e operacional foram apontados e que por si só inviabilizam a propositura, como se verifica das informações de fls. 07/08 deste, sem mencionar a possibilidade de acidentes que poderão ocorrer com o manuseio dos dispositivos e no próprio transporte.

Ademais, soma-se o fato de que também sob a ótica e fundamento jurídicos referido Projeto não apresenta condições de prosseguimento.

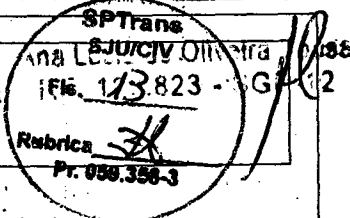
Ora, a Lei Orgânica do Município de São Paulo, observando a autonomia política, legislativa, administrativa e financeira do Ente Federado, ordenou as competências para legislar sobre assuntos de peculiar interesse local, bem como suplementar, no que couber, à legislação federal e estadual. No caso, estabeleceu o artigo 172 e seguintes atribuições privativas da Prefeitura local para organizar, implementar e executar, diretamente ou sob o regime de delegação, os serviços de transporte público no âmbito do Município, prevendo, inclusive a edição de legislação própria para organização e prestação desses serviços, de caráter essencial, respeitadas as interdependências com outros Municípios, o Estado e a União.

No presente caso, aponta-se para o vício de iniciativa que atinge o Projeto de Lei em comento, a par do que dispõe o inciso IV do § 2º, do art. 37, da LOMSP, além da invasão de competências, notadamente ao dispor sobre equipamentos que integrarão o sistema de



Fa nº 13 do Proc.

Nº 2013-0.124.394-6



(a)

transporte público, o que remete à autonomia municipal para organização dos serviços públicos, nos exatos termos do art. 30 Constitucional.

Ademais, o Projeto de Lei sob análise institui pena pecuniária no descumprimento, confrontando novamente com as disposições regulamentares das concessões e permissões, cujas penalidades e infrações estão capituladas em regulamento próprio, parte integrante dos contratos firmados.

Não se pode deixar de mencionar que as regras para outorga das concessões e permissões dos serviços de transporte coletivo de passageiros, como também as regras para remuneração, as receitas e despesas provenientes, aí compreendida a capitulação das infrações e multas incidentes, foram claramente fixadas no respectivo edital de concorrência, albergadas posteriormente pelos contratos firmados, dando ensejo à formalização das propostas comerciais pelos interessados.

Vale lembrar que o Sistema de Transporte Público é também alimentado pela receita tarifária, sendo certo que o artigo 27 da referida Lei nº 13.241/01 especifica que "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.

Em complemento, o parágrafo 2º do mesmo artigo 27 prevê fatores que deverão ser observados quando da fixação da tarifa, a saber:

Art. 27. (...)



Fls. nº 14 do Proc.
Nº 2013.0.127.397-6

Salário dos REE
ACDP - COMIAT
RF: 512.359

RF: 100.523
Fls. 14
Rubrica
Pr. 059.358-3

(a)

§ 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.

Assim, qualquer alteração que porventura possa atingir a remuneração dos operadores, como a geração de despesas não previstas, no caso a incidência de pena de multa e mesmo os gastos pela instalação de equipamentos novos, poderão interferir nos contratos firmados, sujeitando o Poder Público aos ônus decorrentes.

Tais fatores já impedem que o Projeto em destaque se transforme em Lei, razão pela qual desnecessário o aprofundamento dos impactos financeiros da medida.



Fls. nº 15 do Proc.
Nº 013-0.124.397-6

ANA L...
RF 100.823-3GP-1
Fls. 15
Rubrica
Pr. 009.358-3

(a)

Assim, e diante de todo o exposto, acompanhamos o entendimento esposado pela área técnica e somos pelo veto total do Projeto de lei 0438/12.

Este o entendimento, que submetemos à consideração Superior.

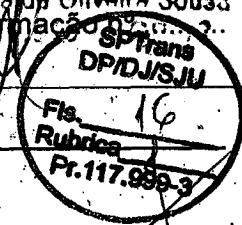
[Handwritten Signature]
Sonia Maria Garcia Mistrello
DJ/SJU/CIV
OAB/SP 77.390

Recebi em
30/04/13
12:00
DJ/SJU



Folha nº 16 do Proc.
 Nº 2013-0.124.397-6

Ana Lúcia da Oliveira Souza
 Folha de Informação



Do PI nº 2013/0450
 Ref.: SMT.TJD nº 10.457.720
 Memo nº 064/2013 – ATL III

em 30/04/2013

Interessado: Secretaria de Governo Municipal – SGM/ATL III – Sra. June Alberici de Mello.

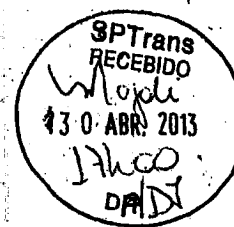
Assunto: Substitutivo ao Projeto de Lei nº 438/12, de autoria do Vereador David Soares, que dispõe sobre a instalação de suporte para bicicletas em ônibus, e dá outras providências.

Dr. José Maria Franco de Godoi Neto – DP/DJ

Para conhecimento da ratificação da área técnica e desta SJU pelo veto integral do PL referenciado e remessa à DP/GAB que, posteriormente, encaminhará à Chefia de Gabinete da SMT.

Em, 30 de abril de 2013.

Maria Eugénia Alves de M. Castro
Maria Eugénia Alves de M. Castro
 Superintendente Jurídica



Folha nº 17 do Proc
nº 2013-0124-397-6

Folha nº 81 do
Processo nº 01.438.112.89

Substituição dos RPT
RPT - SGM/AT
RPT 523-358

Ano 11 de Maio de Oliveira Souza

RF 100.823 - SGP-12

Folha de Informação nº 37



Do PI 2013/0450 em 02/05/2013 (a)

Sônia Magali P. Silva
Secretária de Diretoria
Pront. 121.972-3
SPTTrans

INTERESSADO: Secretaria do Governo Municipal - SGM

ASSUNTO: Substitutivo ao Projeto de lei nº 438/12

DP/ GAB
Sr. Ciro Biderman

Encaminho o expediente com as informações prestadas pela Área Jurídica e Técnica, para deliberação.

Em, 02 de maio de 2013.

José Maria Franco de Godoi Neto
José Maria Franco de Godoi Neto
Diretor Adjunto de Assuntos Jurídicos

CDT/smpps
CDT/smpps

Folha nº 18 do Proc
nº 2013-0.124.394-6

Ana L. de Souza
RF 100123 - SGP-12
SPTrans

Folha de Informação nº 1.8

Do Memo. nº 064/2013 – ATL III
TID 10.457.720
Registro SPTrans: PI 2013/0450

em 02/05/2013

(a)

Alice Maria dos S. Menon
Pront. 892.023-1
SPTrans

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – SGM/ATL – Dra. June Alberici de Mello

Assunto: Substitutivo ao Projeto de Lei nº 438/12, de autoria do Vereador David Soares, que “Dispõe sobre a instalação de suporte para bicicletas em ônibus, e dá outras providências”.

SMT/GAB
Senhor Chefe de Gabinete

Restituo o presente informando que o assunto foi submetido à análise da Gerência de Desenvolvimento Tecnológico (fls. 07/08) e da Gerência de Unidade Cível (fls. 11/15), em cujas manifestações concluem pelo veto total do Projeto de Lei 0438/12.

Em 02 de maio de 2013.


DANIELA COIMBRA SWIATEK
Chefia de Gabinete

02/05/13
15h00

/elc/lac

Processo nº 0.438.12 fls. 91

Folha nº 19 do Proc.
Nº 2013-0.124.397-6

Ass. Lúcia de Oliveira Sousa
RF 100.823 SGP-12
SOLANGE - SGMIA
RP 513.156



SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Gabinete do Secretário

Folha de Informação nº 20

Do TID 10.457.720

em 02/05/2013

(a) WZ

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Projeto de Lei n.º 438/2013.

SMT.AJ.

Sr. Chefe da Assessoria Jurídica,

Trata-se de Projeto de Lei n.º 438/2013, de autoria do nobre Vereador David Soares, que dispõe sobre a instalação de suporte para bicicletas em ônibus coletivos.

As disposições do Projeto de Lei n.º 438/2013, foram devidamente analisadas pela São Paulo Transporte S/A.

A Assessoria Técnica da SPtrans, foi contrária ao Projeto de Lei em tela sustentando que:

- "O estorvo à visualização da placa de identificação e das luzes de sinalização, especialmente as de ré, de direcionamento e a de freios".
- "A ocultação ou o encobrimento mesmo que eventualmente parcial das informações integrantes da identidade visual do veículo, tais como: prefixo, números de telefones úteis e outras informações importantes para o auxílio aos usuários e à fiscalização do serviço."
- "Tempo para as operações de travamento e destravamento da(s) bicicleta(s) no suporte. – Influência direta no tempo de embarque e desembarque, considerando-se inclusive a parada do ônibus que vem logo atrás, para a conclusão da operação. Esse tempo é um dos mais importantes parâmetros a se minimizar na busca da maximização da velocidade comercial, alvo principal da atual gestão do transporte público."

Folha nº 84
Processo nº 01.438/12



SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Gabinete do Secretário

na nº 20 do Proc
nº 2013-0.124.394-6

Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF. 100.823 / RGP-12

Solange dos Reis
SMT - SMT/AT
RP: 512.154

Folha de Informação nº 21

Do TID 10.457.720

em 02/05/2013

(a) Rose

Já a Assessoria Jurídica da SPtrans S/A, apontou contradição do Projeto de Lei ao que estabelece a Resolução n.º 349/10 do CONTRAN, infringência do artigo 37, § 2º, inciso IV, da Lei Orgânica do Município de São Paulo, e finaliza opinando pelo veto ao Projeto de Lei n.º 438/2012.

Desta forma, em que pese a louvável intenção do nobre Vereador David Soares, a teor das informações prestadas pela São Paulo Transporte S/A, o Projeto de Lei nº 438/2012, é inviável.

Posto isto, opinamos que esta Pasta deverá posicionar-se no sentido de veto ao Projeto de Lei nº 438/2012.

São Paulo, 02 de maio de 2013.

Anderson Clayton Nogueira Maia

Assessor Jurídico – SMT/AJ
OAB/SP 202.324

Processo nº 01.438.720



SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Gabinete do Secretário

Folha nº 21 do Proc. Ana Lúcia de Oliveira Sousa
nº 2013-0.124.394-6 RSE 100.923 - GP-12

Solange dos Santos
ACPP - SMT
RP: 513.370

Folha de Informação nº 22

Do TID 10.457.720

em 02/05/2013

(a)

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Projeto de Lei n.º 438/2013.

SMT.CH.GAB

Sr. Chefe de Gabinete,

Encaminho o parecer desta Assessoria Jurídica, que acompanho, pelo veto ao Projeto de Lei nº 438/2012.

São Paulo, 02 de maio de 2013.

JOÃO BATISTA DA SILVA

Assessoria Jurídica - SMT

Procurador do Município - OAB/SP 128.976



SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Gabinete do Secretário

Fila n° 22 do Proc.
N° 2013-0.124.394-6

Recebido em 08/12/2020 12:07:05
RECEBEMOS - SGM/ATL RE. 100.800 - SGP-12
RE: 513.290

Folha de Informação nº 23

(a) Rose

Do TID 10.457.720

em 03/05/2013

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Projeto de Lei n.º 438/2013.

Inf. nº 1398/2013

SGM/ATL - CHEFIA

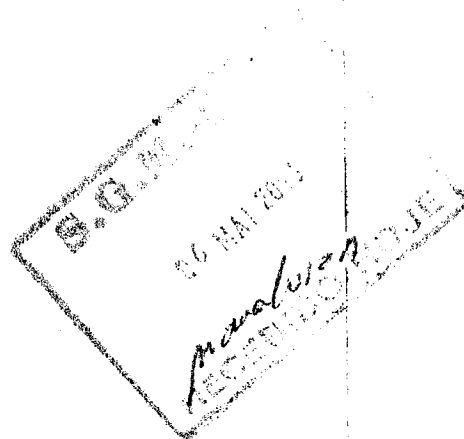
Sra. Assessora Especial,

Diante da manifestação da São Paulo Transporte S/A e da Assessoria Jurídica desta Pasta, as quais **acolho, manifesto-me pelo veto ao Projeto de Lei nº 438/2012.**

São Paulo, 03 de maio de 2013.

JILMAR TATTO

Secretário Municipal de Transportes - SMT



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue jurado nesta data documento rubricado

sob nº 86 e folha 8 de informação nº

87 em 24.06.2013

Nome Assessoria Legislativa

Assessoria Legislativa
RF 00.023 SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

16 - PAR
16- 01204/2013

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº
438/12**

Trata-se do Projeto de Lei nº 438/12, de autoria do Vereador David Soares, que dispõe sobre a instalação de suporte para bicicletas em ônibus coletivos e dá outras providências.

Em sua justificativa, o autor desta propositura discorreu sobre a tendência mundial da utilização da bicicleta como meio de transporte pessoal nos deslocamentos diários nos centros urbanos e esclareceu que este Projeto de Lei visa aprimorar e auxiliar o uso deste meio de transporte, através da proposta da instalação de um suporte na parte dianteira dos ônibus coletivos. Desta forma o usuário terá uma parte de seu trajeto à bicicleta e outra parte com o transporte coletivo, combinando assim o uso bicicleta-ônibus e esta medida deverá certamente beneficiar o transporte público no município.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela **legalidade** deste Projeto de Lei, na forma de um **Substitutivo** proposto com a finalidade de adequar a propositura à técnica de elaboração legislativa prevista na Lei Complementar Federal nº 95/98.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente considerando os benefícios para os munícipes que deverão advir desta medida se manifesta **favoravelmente** a este Projeto de Lei, na forma do **Substitutivo** proposto pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 26/06/13.

ANDREA MATARAZZO

DALTON SILVANO

NELO RODOLFO

JOSÉ POLICE NETO
Relator

PAULO FRANGE

NABIL BONDUKI

TONINHO PAIVA

17 - RELCOM
17- 01219/2013

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 29 / 06 / 2013

Pág. 147 Col. 1ª, 2ª
Conferido [Assinatura]
Ana Lucia de Oliveira Sousa
Assistente Parlamentar
RF. 103.823

RETIFICADO
PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 02 / 07 / 2013

Pág. 112 Col. 1ª
Conferido [Assinatura]
Ana Lucia de Oliveira Sousa
Assistente Parlamentar
RF. 103.823

A Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade
Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.
Em 02 / 07 / 2013

[Assinatura]
Ana Lucia de Oliveira Sousa
Assistente Parlamentar
RF. 100.823

RECEBIDO
Comissão de Trânsito, Transporte,
Atividade Econômica, Turismo, Lazer
e Gastronomia.
Em 02.07.2013 às 12:00

Inamar Alves de Sousa Junior [Assinatura]
Secretário de Comissão
RF - 101204

Ao Vereador / A Vereadora
Exmo. Vel. LICARDO YOUNG
Para relatar.
Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade
Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.
Em 07 / 07 / 13
[Assinatura]
Presidente
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos
termos do § 3º artigo 63 do RI.

Segue em juntado S, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado S sob folha(s)
nº 88 A 90 Em 23 / 10 / 2013
Inamar Alves de Sousa Jr. [Assinatura]
RF. 101.204 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

16 - PAR
16- 02268/2013

PL 438/2012

Folha nº 88 fls. 98
do

Processo nº 01-438/2012
Inamar Alves de Sousa Jr.
RF. 101.204 - SGP-12

PARECER Nº DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 438/2012.

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador David Soares, *dispõe sobre a instalação de suporte para bicicletas em ônibus coletivos e fixa providências.*

Pela propositura, as empresas concessionárias e permissionárias que operam no sistema de transporte coletivo disponibilizarão em sua frota, gradativamente, suporte para bicicleta na parte dianteira dos veículos.

O Autor argumenta que a bicicleta apoiada no suporte e travada pelo condutor do veículo, proporciona segurança e evita-se que ela desprendam-se e caia durante a viagem ou que venha a ser roubada. Assim, o ciclista pode utilizar a bicicleta em parte do trecho e o transporte coletivo na outra parte.

Também argumenta que a presente medida visa incentivar o uso da bicicleta diariamente, combinado com o transporte coletivo, desafogando o trânsito.

Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela LEGALIDADE, apresentando SUBSTITUTIVO ao projeto de lei a fim de adequar o projeto à técnica de elaboração legislativa prevista na Lei Complementar Federal nº 95/98.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente enviou um pedido de informações ao Poder Executivo, através do ofício SGP 12 nº 125/2013, solicitando um posicionamento quanto à competência municipal sobre a legislação deste assunto, uma vez que o mesmo está relacionado ao Código de Trânsito Brasileiro.

A Prefeitura de São Paulo, através da Secretaria Municipal de Transportes, posicionou-se pelo veto total do projeto pelos seguintes motivos:

- “O estorvo à visualização da placa de identificação e das luzes de sinalização, especialmente as de ré, de direcionamento e a de freios”;
- “A ocultação ou o encobrimento mesmo que eventualmente parcial das informações integrantes da identidade visual do veículo, tais como: prefixo, números de telefones úteis e outras informações importantes para o auxílio aos usuários e à fiscalização do serviço”;

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 438/2012

- “Tempo para as operações de travamento e destravamento da(s) bicicleta(s) no suporte. Influência direta no tempo de embarque e desembarque, considerando-se inclusive a parada do ônibus que vem logo atrás, para a conclusão da operação. Esse tempo é um dos mais importantes parâmetros a se minimizar na busca da maximização da velocidade comercial, alvo principal da atual gestão do transporte público”;
- “Contradição do Projeto de Lei ao que estabelece a Resolução nº 349/10 do CONTRAN”. (Prevê a instalação do suporte na parte posterior externa e sobre o teto dos veículos de transporte de passageiros e misto).
- “Infringência do artigo 37, § 2º, inciso IV, da Lei Orgânica do Município de São Paulo”. (o artigo mencionado diz: “São de iniciativa privativa do Prefeito a leis que disponham sobre: (...) organização administrativa e matéria orçamentária.”)

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente manifestou-se FAVORAVELMENTE à aprovação do projeto de lei, na forma do SUBSTITUTIVO da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Em que pesem as considerações da Secretaria Municipal de Transportes, deve-se levar em conta que:

- Como o suporte deverá ser instalado na frente do veículo, quanto ao estorvo à visualização da placa de identificação, esta poderá ser fixada diretamente no suporte. As luzes de sinalização, especialmente as de ré, de direcionamento e a de freios não serão afetadas pelo suporte.
- Quanto a alegação de ocultação ou o encobrimento mesmo que eventualmente parcial das informações integrantes da identidade visual do veículo, da mesma forma que no item anterior, o suporte sendo colocado na frente do veículo não encobre a maioria das informações, sendo que as demais podem ser realocadas;
- “Tempo para as operações de travamento e destravamento da(s) bicicleta(s) no suporte” – O tempo para travamento e destravamento de bicicleta no suporte não deve ser superior ao tempo de embarque e desembarque de um cadeirante, por exemplo;
- “Contradição do Projeto de Lei ao que estabelece a Resolução nº 349/10 do CONTRAN” – Esta Resolução, conforme sua ementa:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

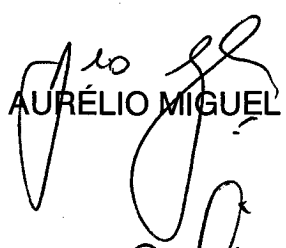
PL 438/2012

“dispõe sobre o transporte eventual de cargas ou de bicicletas nos veículos classificados nas espécies automóvel, caminhonete, camioneta e utilitário”, não sendo aplicado aos ônibus.

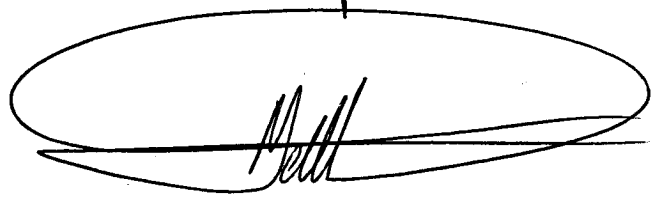
Tendo em vista os argumentos apontados acima, quanto ao mérito, a Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia manifesta-se FAVORÁVEL à aprovação da propositura.

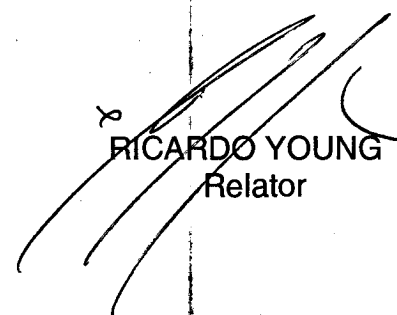
Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, em 24/10/2013.


SENIVAL MOURA
Presidente

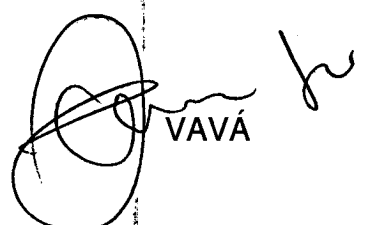

AURÉLIO MIGUEL


CLAUDINHO DE SOUZA


CORONEL TELHADA


RICARDO YOUNG
Relator

SOUZA SANTOS


VAVÁ

17 - RELCOM
17- 02306/2013

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 25/10/2013
Pág. 131 Col. 2
Conferido _____

Inamar Alves de Sousa Jr. 
RF. 101.204 - SGP-12

A Comissão de FINANÇAS
Em 25/10/2013
Inamar Alves de Sousa Jr. 
RF. 101.204

Segue ___ juntado ___, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado ___ sob folha(s)
nº 91 Em 29/10/13

Carmen Cristina Malavazzi 
RF. 11.197 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 91

do processo nº 01-438 de 2012, 29/10/2013

ccm
Carmen Cristina Malavazzi
Auxiliar Operacional
RF. 11.197 – SGP.12

RECEBIDO na
Comissão de Finanças e Orçamento
Em 29/10/2013 às 17:56

ccm
Carmen Cristina Malavazzi
Auxiliar Operacional
RF 11.197 – SGP.12

Ao Vereador / A Vereadora

Para relatar.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento.

Em

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias
termos do § 3º artigo 63 do RI.

Segue — juntado —, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado — sob folha(s)
nº 92 Em 04 / 12 / 13

Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 92 de
Processo nº 01-438/12
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12

16 - PAR
16- 02675/2013

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE FINANÇAS E
ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 438/2012**

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador David Soares, visa obrigar todas as empresas concessionárias e permissionárias que operam no sistema de transporte coletivo urbano a disponibilizar em parte de sua frota gradativamente nos ônibus coletivos suporte para bicicletas, a fim de serem transportadas na parte dianteira externa do veículo com travamento acionado pelo condutor do veículo.

Pela propositura, não haverá custos adicionais na tarifa de ônibus aos usuários que transportam sua bicicleta no transporte coletivo, sendo a instalação do suporte gradativa e anual nas linhas urbanas em que houver solicitação para a São Paulo Transportes e nas linhas urbanas com ciclofaixas.

A douta Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa exarou parecer pela legalidade com substitutivo, visando adaptar o projeto à melhor técnica de elaboração legislativa.

Quanto ao aspecto financeiro, nada há a opor à propositura, visto que as despesas de sua execução serão cobertas por dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Favorável, portanto, é o parecer, nos termos do substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 04 / 12 / 2013.

Ver. Roberto Tripoli
Presidente

Ver. Wadir Mutran
Relator

Ver. Aurélio Nomura

Ver. Jair Tatto

Ver^a Marta Costa

Ver. Milton Leite

Ver. Paulo Fiorilo

Ver. Ricardo Nunes

Ver. Adilson Amadeu

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 06 / 12 / 2013

Pág. 167 Col. 4ª

Conferido [assinatura]

Carman Cristina Malavazzi
RF 11.197

Abertura do prazo de 5 sessões ordinárias,
conforme § 1º, artigo 82 do Regimento
Interno, publicada no D.O.C. de

06 / 12 / 2013

Página(s) 167 Coluna(s) 4ª

Conferido por: [assinatura]

Carman Cristina Malavazzi
RF 11.197

A SGP-23

São Paulo, 06 / 12 / 2013

Carman Cristina Malavazzi
RF 11.197

RECEBIDO EM

- SGP-23 -

6- DEZ 2013

15:50 Horas

Creusa Leonilda Silva Zaccaria
Técnico Administrativo

Segue(m) juntado(s), nesta data, documentos
rubricados sob nº 93 a — e folha de
informação sob nº — 20.12.13

Rafael Nascimento Barreto
RF 11.331

ACOLHIDO O RECURSO
AO PLENÁRIO

18 DEZ 2013

PRESIDENTE



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 93 do Processo
nº 01-438 de 2012
Rafael Nanci Barreto
RE: 11.331

RECURSO

11 - REC
11- 00099/2013

Requeiro, na forma regimental, nos termos do artigo 82 do Regimento Interno, que o Projeto de Lei nº 438/12, que DISPOE SOBRE A INSTALACAO DE SUPORTE PARA BICICLETAS EM ONIBUS COLETIVOS E FIXA PROVIDENCIAS, de autoria do Vereador David Soares, seja submetido á apreciação do Plenário.

Sala das sessões

[Handwritten signatures and marks]

RECEBUEMOS
em 18 de dezembro de 2013
o recurso nº 11-00099/2013
de autoria do Sr. Vereador David Soares
e o encaminhamos para o Plenário

RECEBUEMOS
em 18 de dezembro de 2013
o recurso nº 11-00099/2013
de autoria do Sr. Vereador David Soares
e o encaminhamos para o Plenário

CMSP - 938.22 - 18/12/2013 - 18:27 - 006352 - 1/1

À SGP - 23.

20 / 12 / 2013

[Assinatura]
Solange Rainone dos Santos
Secretaria de Apoio Legislativo
SGP.2

RECEBIDO EM:
- SGP-23 -

20 DEZ 2013

15:00 Horas

À

SGP-21 - Senhora Supervisora,

Para as devidas providências, tendo em vista o recebimento de recurso.

20/12/2013

[Assinatura]
JOSE CRISTINO SOUZA SANTOS
Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo

À SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos
termos do artigo 275 do Regimento Interno.

20/01/2017

Marcia B. B. B.
Auxiliar Técnico Administrativo
RF 51.113

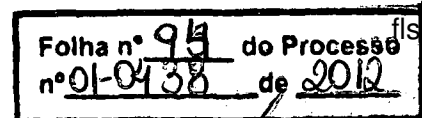
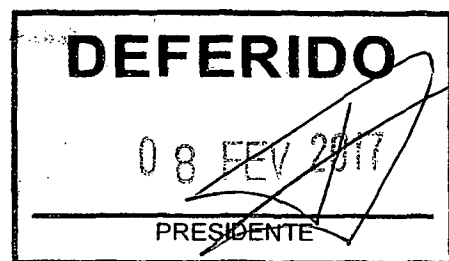
SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Requisitado em 20/02/2013
Arquivado novamente em 23/03/2017
Com 93 folhas.

[Assinatura]
FERNANDA FERNANDES TAKITANI
Técnico Administrativo
RF. 11.467

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº 94 e folha de informação
sob nº 95 13 / 2 / 17

[Assinatura]
Una Angélica M. Gumauskas
Documentalista
RF 100.927



Lina Angélica M. Gumauskas
Documentalista
RF 100.927

REQUERIMENTO

RDS

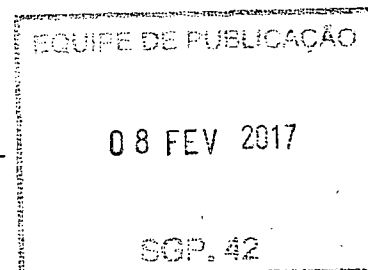
62/2017

Senhor Presidente,

REQUEIRO, nos termos do art. 275, § 2º, do Regimento Interno, o retorno à tramitação da(s) proposição(ões) do Nobre VEREADOR DAVID SOARES, elencada(s) a seguir: PL635/2009, PL33/2010, PL44/2011, PL53/2011, PL67/2011, PL101/2011, PL118/2011, PL165/2011, PL195/2011, PL196/2011, PL253/2011, PL277/2011, PL295/2011, PL446/2011, PL471/2011, PL495/2011, PL513/2011, PL539/2011, PL582/2011, PL611/2011, PL25/2012, PL28/2012, PL35/2012, PL77/2012, PL86/2012, PL91/2012, PL163/2012, PL239/2012, PL264/2012, PL268/2012, PL273/2012, PL285/2012, PL333/2012, PL338/2012, PL339/2012, PL393/2012, PL421/2012, PL438/2012, PL464/2012, PL486/2012, PL493/2012, PL519/2012, PL529/2012, PL542/2012, PR2/2012, PR11/2012, PL130/2013, PL132/2013, PL188/2013, PL210/2013, PL350/2013, PL408/2013, PL521/2013, PL522/2013, PL733/2013, PL782/2013, PL791/2013, PL792/2013, PL800/2013, PL834/2013, PL836/2013, PL868/2013, PL878/2013, PL37/2014, PL38/2014, PL241/2014, PL394/2014, PL403/2014, PL404/2014, PL405/2014, PL419/2014, PL463/2014, PL464/2014, PL465/2014, PL477/2014, PL478/2014, PL479/2014, PL493/2014, PL494/2014, PL515/2014, PL557/2014, PL405/2015, PL515/2015, PL550/2015, PL554/2015, PL600/2015, PL699/2015, PL701/2015, PL702/2015, PL707/2015, PDL101/2016, PL244/2016, PL245/2016, PL287/2016, PL419/2016, PL420/2016.

Sala das Sessões, 06 de fevereiro de 2017

Vereador David Soares
Líder do DEMOCRATAS





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 95
do processo nº 01-0438 de 20.12.13 / 2 / 17 (a)

Lina Angelisa M. Gumauskas
Documentalista
CPF 100.927

À SGP.33

Sr. Supervisor,

Encaminho o presente requerimento para as providências pertinentes.

09/02/2017


ANTONIO ISOLDI CALEARI
Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo
SGP.22

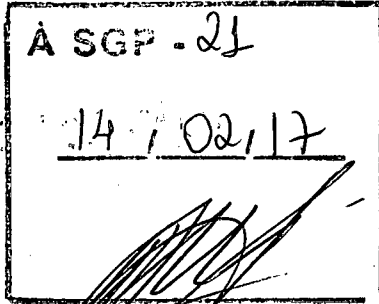
À SGP.-22

Sr. Supervisor,

Conforme solicitado pelo RDS nº 13-62/2017, segue o presente expediente para volta à tramitação.

13 / 2 / 17


UBIRAJARA DE FARIAS PRESTES FILHO
Supervisor da Equipe de Arquivo Geral
SGP.33



Antonio Isoldi Caleari
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300