



PROJETO DE LEI 193/2015 DE 04/05/2015

Promovente:

Ver. REIS (PT)

Ementa:

AUTORIZA A UTILIZAÇÃO DE FAIXAS DE ÔNIBUS PELOS MOTOCICLISTAS FORA DOS HORÁRIOS DE PICO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Observações:

Arquivado em ____/____/____

Chefe de Seção



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
Gabinete do Vereador Reis

Folha nº 01 do proc
Nº 01-193 15
Adeilina Clob...
RF 103 453

PL
193/2015

PROJETO DE LEI ____/2015

*Autoriza a utilização de faixas de ônibus pelos motociclistas fora
dos horários de pico e dá outras providências*

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

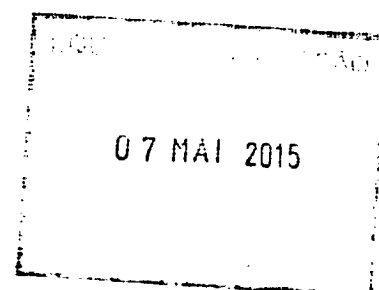
Art. 1º - Fica autorizada a utilização das faixas exclusivas e corredores de ônibus por motociclistas no território do Município de São Paulo no horário entre as 10 horas e as 17 horas.

Art. 2º - A regulamentação desta lei ficará a cargo do Poder Executivo Municipal no prazo de 90 dias a partir da sua promulgação.

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

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

Sala das Sessões, às Comissões competentes.



Segue(m) juntado(s), nesta data,
documentos nº
22
sob nº 3 8 5...15..
Ass: 

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 02	do proc
Nº 01-193	15
Adelina Cid	
RF 108-406	

JUSTIFICATIVA

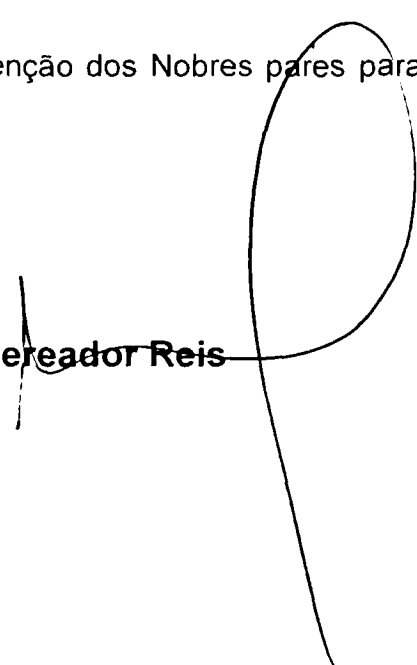
A frota de motocicletas na cidade de São Paulo cresce de forma exponencial. No ano de 2014, 45 mil motocicletas foram emplacadas no município, o que corresponde a um número de 123 novas motos nas ruas paulistas por dia. Os motociclistas sofrem com a falta de segurança no trânsito e o número de acidentes fatais em que eles estão envolvidos é alarmante – média de mais de uma morte por dia na cidade.

É demanda constante dos motociclistas paulistas mais espaço para o seu deslocamento nas faixas de rolamento, uma vez que, em geral, estes têm de se aventurar perigosamente por entre os automóveis. Uma alternativa viável seria a utilização das faixas exclusivas e corredores de ônibus.

Há exemplos de outras cidades do mundo que liberaram o uso das faixas exclusivas de transporte coletivo para as motos e tiveram sucesso, com redução dos índices de congestionamento e do número de acidentes. Há exemplos bem sucedidos em Portugal, na Escócia, na França, na Alemanha e na Inglaterra. O caso de maior visibilidade é o de Londres, onde estudos apontam uma redução de 40% no número de acidentes envolvendo motocicletas durante os primeiros 18 meses após a permissão aos motociclistas para circular pela faixa "BUS", onde somente o transporte público e bicicletas eram permitidos antes.

Além disso, vale dizer que a presente proposição libera o uso das faixas exclusivas apenas entre os horários de pico para que a fluidez do transporte coletivo – que deve ser priorizado – não sofra interferência significativa. Deve-se ter em vista, todavia, que a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) seguramente se empenhará em implementar a medida com os devidos cuidados e com um período para adaptação.

Diante do exposto, peço atenção dos Nobres pares para a aprovação deste importante projeto.

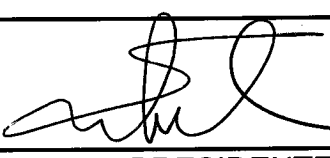

Vereador Reis



Papel para informação, rubricado como folha nº 03

do processo nº 01-193 de 2015., 8./5./15 (a) CD

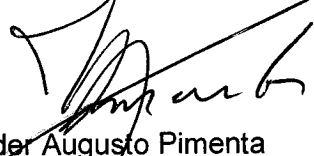
Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 180.406

LIDO HOJE
ÀS COMISSÕES DE: 07 MAI 2015
<u>Const, Just e Seg. Part</u>
<u>Trânsito, Transport, At. Econ, Tur,</u>
<u>Lazer e Gastronomia</u>
<u>Fin e Orçamento</u>

PRESIDENTE

EDIR SALES

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras
Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

08/05/2015



Jader Augusto Pimenta

Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo - SGP.22

RECEBIDA NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DE PESQUISA E APOIO ÀS COMISSÕES DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS

12/05/2015 17:16
Auto 11203
26/05/15 12:00
CFO

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
Seguem, juntados aos autos, os documentos rubricados sob	
Folhas de nºs	04/63 em 28/05/15

Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
Técnico Administrativo
RF 11.441



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

1711441
SENADO
Fls. 6
Folha 04
Proc. Nº 01-93/15
Leonardo F. M. Gispo Ribeiro
RF 11.441

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 193/15

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

- Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, art. 96;
- Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 11.851, de 10 de julho de 1995, que dispõe sobre a instituição do Fundo Municipal do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o Tráfego de Ônibus – FUNCOR, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 12.615, de 4 de maio de 1998, que autoriza os táxis a trafegar pelas faixas exclusivas de ônibus - declarada inconstitucional;
- Lei Municipal nº 14.491, de 27 de julho de 2007, que regulamenta a atividade de transporte de pequenas cargas denominado moto-frete, e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 41.073, de 30 de agosto de 2001, que institui o Programa Via Livre no Sistema Municipal de Transportes Urbanos do Município de São Paulo;
- Portaria SMT 119/04, que permite a circulação de veículo da modalidade táxi nos "Passa Rápido" que especifica; alterada pela Portaria SMT 146/04;
- Portaria SMT 19/14, que permite a circulação de táxis com passageiros em qualquer horário e locais que especifica, e dá outras providências; alterada pela Portaria SMT 101/14;
- Portaria SMT 76/14, que disciplina a utilização dos corredores exclusivos de ônibus, no horário noturno, por veículos automotores de passageiros e de uso misto; alterada pela Portaria SMT 100/14;
- PL 563/04, que permite a utilização dos corredores exclusivos de ônibus ao trânsito de motocicletas, e dá outras providências;
- PL 67/05, que autoriza aos taxistas da Cidade de São Paulo trafegar pelas faixas exclusivas de ônibus;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha 05
Proc. N° 01-193/15
Leonardo F. M. Bello Ribeiro
RF 11.441

fls. 7

- PL 82/07, que institui o acesso aos motociclistas para trafegar pelas faixas exclusivas para ônibus;

- PL 218/05, que dispõe a regulamentação do exercício de moto-frete no município de São Paulo, e dá outras providências. Acompanha Razões de Veto;

PL 178/11, que dispõe sobre a utilização de faixa exclusiva para motociclista na Cidade de São Paulo, e dá outras providências;

- PL 239/13, que permite o uso das faixas exclusivas de ônibus, os chamados corredores, para circulação de veículos particulares em determinados horários e dias na Cidade de São Paulo, e dá outras providências;

- PL 411/13, que dispõe sobre a autorização contínua para automóveis particulares de passageiros, com no mínimo três ocupantes, trafegarem nas faixas exclusivas de ônibus, no âmbito da cidade de São Paulo, e dá outras providências;

- PL 762/13, que dispõe sobre a permissão do uso das faixas exclusivas de ônibus para circulação de veículos particulares nos horários entre 10h e 17h e entre às 20h e 5h da manhã no Município de São Paulo, e dá outras providências;

- PL 827/13, que regulamenta o uso da faixa preferencial de ônibus no Município, e dá outras providências;

- PL 844/13, que dispõe sobre a permissão do uso das faixas exclusivas de ônibus para circulação de táxis nos horários entre 10h e 17h no Município de São Paulo, e dá outras providências;

- PL 892/13, que dispõe sobre a permissão de uso de faixas exclusivas de ônibus por veículos integrantes da frota de transporte de transporte individual por táxi no Município de São Paulo, e dá outras providências;

- PL 896/13, que autoriza a circulação de táxis que estejam transportando passageiro, em corredores exclusivos de ônibus, e dá outras providências;

- PL 28/14, que dispõe sobre a permissão do uso das faixas exclusivas de ônibus para circulação dos veículos escolares do programa de Transporte;

- PL 153/14, que dispõe sobre a autorização da circulação de táxi nas faixas e corredores de ônibus no Município de São Paulo, e dá outras providências;

- PL 249/14, que dispõe sobre a criação de vagas para motocicletas mediante recuo nos logradouros que especifica, e dá outras providências;

- PL 166/15, que dispõe sobre a circulação do Transporte Individual de Passageiro (Táxi), nas faixas de ônibus e corredores no Município de São Paulo, e dá outras providências.



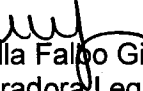
**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Cópia(s) do(s) texto(s) normativo(s) acima indicado(s) acompanha(m) a presente informação.

A pesquisa legislativa constatou a tramitação de projetos de lei permitindo a utilização dos corredores de ônibus pelas motocicletas. Contudo, os projetos disciplinam a matéria de forma diferenciada e foram propostos em sessões legislativas diversas, razão pela qual não se aplica no caso a restrição do art. 212, inciso IV, do Regimento Interno.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 03.

São Paulo, 22 de maio de 2015.


Marcella Falco Giacaglia
Procuradora Legislativa
OAB/SP 111.393


Christiana Sâmara Chebib
Procuradora Supervisora do Setor de Pesquisa e Análise Prévia
OAB/SP 244.472



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha
Proc. Nº 91-193/15
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RE 11.441

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Mensagem de veto
Texto compilado

(Vide Decreto nº 2327, de 1997)

(Vide Lei nº 12.619, de 2012)

(Vide Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)

(Vide Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

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. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.

§ 2º Salvo em casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados.

§ 3º A inobservância do disposto neste artigo será punida com multa que varia entre cinquenta e trezentas UFIR, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.

§ 4º Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das normas previstas neste e nos arts. 93 e 94, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinquenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.

CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS

Seção I Disposições Gerais

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

I - quanto à tração:

- a) automotor;
- b) elétrico;
- c) de propulsão humana;
- d) de tração animal;
- e) reboque ou semi-reboque;

II - quanto à espécie:

a) de passageiros:

- 1 - bicicleta;
- 2 - ciclomotor;
- 3 - motoneta;
- 4 - motocicleta;
- 5 - triciclo;
- 6 - quadriciclo;
- 7 - automóvel;
- 8 - microônibus;
- 9 - ônibus;
- 10 - bonde;
- 11 - reboque ou semi-reboque;

Folha

Proc. Nº

01-193/LS

Leonardo F. M. Bispo Ribeiro

RF 11.441

12 - charrete;

b) de carga:

1 - motoneta;

2 - motocicleta;

3 - triciclo;

4 - quadriciclo;

5 - caminhonete;

6 - caminhão;

7 - reboque ou semi-reboque;

8 - carroça;

9 - carro-de-mão;

c) misto:

1 - camioneta;

2 - utilitário;

3 - outros;

d) de competição;

e) de tração:

1 - caminhão-trator;

2 - trator de rodas;

3 - trator de esteiras;

4 - trator misto;

f) especial;

g) de coleção;

III - quanto à categoria:

a) oficial;

b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;

c) particular;

d) de aluguel;

e) de aprendizagem.

Art. 97. 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.



Presidência da República

Casa Civil

Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

Mensagem de veto

Vigência

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

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o **caput** deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados, e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I

Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua e aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superavit tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de superavit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

~~Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.~~

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil). (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

CAPÍTULO III

fls. 17

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

- I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
- II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;
- III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e
- IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

- I - seus direitos e responsabilidades;
- II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e
- III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços oferecidos, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

- I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;
- II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;
- III - audiências e consultas públicas; e
- IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CAPÍTULO IV

DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

- I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;
- II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;
- III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade produtividade dos serviços de transporte público coletivo;
- IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;
- V - (VETADO);
- VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios diretrizes desta Lei; e
- VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, ~~diretamente ou por delegação~~ ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV – (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas

universalização e de qualidade;

fls. 19

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o caput será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.

Art. 27. (VETADO).

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF

Nelson Henrique Barbosa Filho

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Eva Maria Cella Dal Chiavon

Cezar Santos Alvarez

Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012

Base de dados : legis**Pesquisa : 11851****Total de referências : 1****1/1**

Título: LEI Nº 11.851 10/07/1995 ([ver documento](#))
Revogado(a) parcialmente

Ementa: Dispoe sobre a instituição do Fundo Municipal do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o Tráfego de ônibus - FUNCOR, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 326/1995 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Paulo Maluf

Regulamentação: Decreto nº 36.885/1997 - 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.

Revogação: Lei nº 13.241/2001 - Revoga os incisos III e IV do art. 2º desta Lei. ([ver documento](#))

[\[Back \]](#)

LEI Nº 11.851 , DE 10 DE JULHO DE 1995

Dispõe sobre a instituição do Fundo Municipal do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o Tráfego de Ônibus - FUNCOR, e da outras providências.

PAULO MALUF, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 22 de junho de 1995, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica instituído, junto à Secretaria Municipal de Transportes, nos termos dos artigos 71 a 74 da Lei Federal nº 4.320, de 17 de março de 1964, um Fundo Especial denominado Fundo Municipal do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o Tráfego de Ônibus - FUNCOR.

Parágrafo único - O Fundo, de natureza contábil e caráter rotativo, terá duração de 8 (oito) anos, a partir do início da operação do primeiro corredor do Sistema, prorrogável por mais 2 (dois) anos.

Art. 2º - Constituirão receitas do FUNCOR:

I - Dotações Orçamentárias e créditos adicionais que lhe forem destinados;

II - Rendimentos provenientes da aplicação financeira de seus recursos;

III - Excesso da arrecadação tarifária, a que se refere o artigo 6º da Lei nº 11.037, de 25 de julho de 1991;

IV - O valor integral arrecadado pela imposição de multas às empresas contratadas para a execução dos serviços de operação do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros por descumprimento das normas específicas que regulam o fornecimento do referido Sistema;

V - Outras rendas eventuais.

Art. 3º - Os recursos do FUNCOR serão integralmente utilizados para o pagamento de serviços e obras em vias segregadas, terminais de integração e de transferência, pontos de embarque e desembarque e outros investimentos de infra-estrutura necessários à implantação do Sistema dos Corredores Segregados e Exclusivos para o Tráfego de Ônibus.

Parágrafo único - A utilização dos recursos do FUNCOR obedecerá a um cronograma de dispêndio anual, a ser elaborado pelo Conselho Deliberativo de que tratam os artigos 5º e 6º desta lei.

Art. 4º - Os recursos do FUNCOR serão obrigatoriamente movimentados em conta especial, pela Secretaria das Finanças, que aplicará suas disponibilidades no mercado financeiro.

Parágrafo único - O resultado dessas aplicações financeiras reverterá à própria conta.

Art. 5º - A administração do FUNCOR será efetuada por um Conselho Deliberativo, auxiliado por uma Secretaria Executiva, competindo ao Conselho o estabelecimento das diretrizes e determinações para a operacionalização do Sistema.

Art. 6º - O Conselho Deliberativo do FUNCOR terá a seguinte composição:

I - O Secretário Municipal de Transportes, que exercerá a Presidência;

II - O Secretário Municipal das Finanças;

III - O Secretário do Governo Municipal;

IV - O Secretário Municipal do Planejamento;

V - O Secretário Municipal de Vias Públicas;

VI - O Diretor Presidente da São Paulo Transportes S/A.

§ 1º - O Conselho deliberará pela maioria de seus membros, cabendo ao Presidente o voto de qualidade, na hipótese de empate.

§ 2º - Os membros do Conselho Deliberativo não receberão remuneração pela participação no colegiado.

§ 3º - O FUNCOR será representado pelo Presidente do Conselho.

Art. 7º - O exercício das atribuições pertinentes à Secretaria Executiva será de competência da São Paulo Transportes S/A, responsável pela operacionalização do Sistema de Transporte Coletivo do Município de São Paulo, nos termos da Lei nº 11.037, de 25 de julho de 1991, na qualidade de sucessora da Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, cabendo-lhe a execução das diretrizes e determinações originárias do Conselho Deliberativo.

Art. 8º - O Secretário Municipal de Transportes encaminhará ao Prefeito, no prazo de até 30 (trinta) dias, contados do encerramento de cada exercício financeiro, a prestação anual de contas do Fundo.

Art. 9º - O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 30 (trinta) dias, a contar de sua publicação.

Art. 10 - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 11 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 10 de julho de 1995, 442ª da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

FRANCIS SELWYN DAVIS, Secretário dos Negócios Jurídicos

CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças

REYNALDO EMYGDIO DE BARROS, Secretário de Vias Públicas

CARLOS DE SOUZA TOLEDO, Secretário Municipal de Transportes

ROBERTO PAULO RICHTER, Secretário Municipal do Planejamento

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 10 de julho de 1995.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : legis**Pesquisa : 12615****Total de referências : 1****1/1****Título:** LEI Nº 12.615 04/05/1998 (ver documento)

Declarado(a) inconstitucional

Ementa: Autoriza os taxis a trafegar pelas faixas exclusivas de onibus.**Projeto:** Projeto de Lei Nº 123/1997 (ver documento)**Autor(es):** Natalicio Bezerra Silva**Notas complem.:** - Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 059.207.0/3 - O Tribunal de Justiça julgou procedente a demanda, decretando a inconstitucionalidade desta Lei. DOM 26/07/2001 p. 31 c. 2.[\[Back \]](#)

LEI N. 12.615 - DE 4 DE MAIO DE 1998

Autoriza os táxis a trafegar pelas faixas exclusivas de ônibus.

(Projeto de Lei n. 123/97, do Vereador Natalício Bezerra)

Nelo Rodolfo, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, promulga a seguinte lei:

Art. 1º Os veículos de transporte público de passageiros da modalidade táxi ficam autorizados a trafegar pelas faixas exclusivas de ônibus.

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

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

Base de dados : legis**Pesquisa : 14491****Total de referências : 1**

1/1

Título: LEI Nº 14.491 27/07/2007 ([ver documento](#))**Sem** revogação expressa**Ementa:** Regulamenta a atividade de transporte de pequenas cargas denominado moto-frete, e dá outras providências.**Projeto:** Projeto de Lei Nº 135/2005 ([ver documento](#))**Autor(es):** Adolfo Quintas**Regulamentação:** Decreto nº 48.919/2007 - 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.

[\[Back \]](#)

LEI Nº 14.491, DE 27 DE JULHO DE 2007
(Projeto de Lei nº 135/05, do Vereador Adolfo Quintas - PSDB)

Regulamenta a atividade de transporte de pequenas cargas denominado motofrete 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 27 de junho de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º O serviço de entrega e coleta de pequenas cargas por meio de motocicletas no Município de São Paulo, denominado motofrete, a que se refere o art. 63 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, poderá ser executado mediante prévia e expressa autorização da Prefeitura, nos termos da presente lei.

Art. 2º O serviço poderá ser prestado por condutor autônomo ou por pessoa jurídica, constituída sob a forma de sociedade empresária, associação ou cooperativa, que explore esse serviço, por meio de frota própria ou de terceiros, desde que tenha licença para operação do serviço e conte com condutores devidamente cadastrados na Secretaria Municipal de Transportes.

DAS DEFINIÇÕES

Art. 3º Para os efeitos desta lei, denomina-se:

- I - autorização - ato pelo qual a Secretaria Municipal de Transportes autorizará a terceiros a execução do serviço de entrega e coleta de pequenas cargas em motocicletas, nos termos e condições estabelecidos nesta lei;
- II - condutor - motociclista inscrito no Cadastro Municipal de Condutores;
- III - pessoa jurídica - sociedade empresária, associação ou cooperativa;
- IV - termo de credenciamento - documento expedido para a sociedade empresária, associação ou cooperativa, que autorize a exploração do serviço de motofrete, após cumprimento das exigências e condições estabelecidas nesta lei;
- V - condumoto - documento concedido ao condutor inscrito no Cadastro Municipal de Condutores;
- VI - licença para operação de serviço - documento expedido em relação às motocicletas utilizadas por condutores autônomos ou pelas pessoas jurídicas após aprovação em vistoria e cumprimento das demais exigências desta lei;
- VII - motofrete - modalidade de transporte remunerado de pequenas cargas ou volumes em motocicleta, com equipamento adequado para acondicionamento de carga, nela instalado para esse fim;
- VIII - baú - equipamento para transporte de pequenos volumes, com tampa convexa no lado superior e fixado por suportes metálicos na posição traseira da motocicleta;
- IX - colete - colete de proteção aprovado segundo padrões definidos pela Secretaria Municipal de Transportes, contendo elementos de identificação do condutor;
- X - capacete de segurança - capacete automotivo certificado pelo INMETRO, contendo elementos de identificação do condutor.

DO CREDENCIAMENTO DA PESSOA JURÍDICA

Art. 4º À pessoa jurídica que explorar o serviço de motofrete ou àquela que se utilizar com motocicleta própria do mesmo serviço será outorgado Termo de Credenciamento, observados os seguintes requisitos:

- I - dispor de sede ou filial em São Paulo;
- II - estar inscrita no Cadastro de Contribuintes Mobiliários - CCM;
- III - estar inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas - CNPJ;

IV - apresentar contrato social ou ato constitutivo e última alteração, registrada no Cartório de Registro Civil das Pessoas Jurídicas ou na Junta Comercial do Estado de São Paulo;

V - apresentar certidões comprobatórias de regularidade com a Fazenda Federal, expedidas pela Receita Federal e pela Procuradoria da Fazenda Nacional, bem como de regularidade com a Fazenda do Município de São Paulo, relativamente aos tributos mobiliários e imobiliários, expedidas pelos órgãos competentes da Prefeitura;

VI - apresentar certidões comprobatórias de regularidade perante o Instituto Nacional do Seguro Social - CND e do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS;

VII - apresentar certidão negativa de protestos dos últimos 5 (cinco) anos;

VIII - comprovar a disponibilidade de imóvel, com área mínima a ser definida em portaria da Secretaria Municipal de Transportes, destinado ao estacionamento dos veículos, às dependências para escritório e aos condutores no aguardo de ordens de serviço.

Art. 5º O Termo de Credenciamento deverá ser renovado a cada 2 (dois) anos, mediante a apresentação de documentação comprobatória do atendimento dos requisitos estipulados no art. 4º desta lei e outros que poderão ser definidos pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 6º As cooperativas ou as associações deverão ser constituídas exclusivamente por profissionais autônomos, portadores de licença para o serviço de motofrete.

Art. 7º O Termo de Credenciamento poderá ser cancelado, a qualquer tempo, em razão de interesse público, mediante processo administrativo, sem que disso decorra qualquer direito a indenização.

Art. 8º A pessoa jurídica deverá apresentar, trimestralmente, por meio eletrônico, relação de todos os condutores em operação, bem como fornecer outras informações pertinentes à atividade que lhe sejam solicitadas.

Parágrafo único. Sob pena de descredenciamento, deverão ser comunicados à Secretaria Municipal de Transportes, no prazo máximo de 72 (setenta e duas) horas contadas da ocorrência, os afastamentos e os óbitos dos condutores, decorrentes de acidentes.

DO CADASTRO DO CONDUTOR

Art. 9º Para operar o serviço de motofrete, os condutores deverão estar inscritos no Cadastro Municipal de Condutores - CONDUMOTO da Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 10. Para a inscrição no Cadastro, os condutores deverão apresentar os seguintes documentos:

I - Carteira Nacional de Habilitação, categoria A, válida e expedida há pelo menos 1 (um) ano;

II - prontuário de condutor expedido pelo Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN, com extrato de pontuação por infrações de trânsito, anotada em cumprimento ao Código de Trânsito Brasileiro;

III - certidão de antecedentes criminais, expedida pelo Cartório do Distribuidor Criminal e pela Vara das Execuções Criminais da Comarca da Capital, bem como pela Justiça Federal, com as devidas certidões de objeto e pé e/ou execução penal explicativas quando houver anotação;

IV - certificado de conclusão de Curso Especial de Treinamento e Orientação, fornecido por escolas ou entidades reconhecidas pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 1º O Curso Especial de Treinamento e Orientação destina-se a propiciar aos condutores o perfeito atendimento e observância das normas de trânsito e das obrigações a que se refere o presente decreto, incluindo conhecimentos sobre

prevenção de acidentes, socorros de emergência, princípios de relações humanas, de cortesia e higiene, entre outros julgados convenientes para sua formação profissional.

§ 2º Será negada a inscrição no Cadastro do condutor que tiver ultrapassado 20 (vinte) pontos no prontuário apresentado em atendimento ao inciso II do "caput" deste artigo, até que sejam excluídos pelo Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN.

§ 3º Será negada a inscrição no Cadastro se constar dos documentos referidos no inciso III do "caput" deste artigo mandado de prisão expedido contra o interessado.

§ 4º Poderá ser concedido o CONDUMOTO provisório, pelo período de 180 (cento e oitenta) dias, renovável até decisão final, se constar dos documentos previstos no inciso III do "caput" deste artigo processo criminal em andamento.

Art 11. O CONDUMOTO terá validade de 3 (três) anos ou até o término do prazo de vigência da Carteira Nacional de Habilitação, caso esse venha a ocorrer antes, devendo ser renovado em, no máximo, 30 (trinta) dias, após seu vencimento, sob pena de cancelamento.

Parágrafo único. Para a renovação do CONDUMOTO deverão ser atendidos todos os requisitos exigidos para sua concessão, previstos no art. 10 desta lei.

DA MOTOCICLETA

Art 12. A motocicleta a ser utilizada no serviço remunerado de motofrete deverá ser submetida à prévia aprovação da Secretaria Municipal de Transportes e atender aos seguintes requisitos:

- I - ser original de fábrica;
- II - ter no máximo 8 (oito) anos, excluído o ano de fabricação;
- III - ter cilindrada mínima de 120 c.c.;
- IV - estar identificada nos termos do art. 117 do Código de Trânsito Brasileiro e dos demais padrões de visualização definidos pela Secretaria Municipal de Transportes;
- V - possuir os equipamentos obrigatórios definidos no Código de Trânsito Brasileiro e nos demais dispositivos estabelecidos pela Secretaria Municipal de Transportes, aplicáveis à modalidade motofrete;
- VI - ser licenciada como veículo de categoria aluguel destinado ao transporte de carga;
- VII - ser aprovada em vistoria anual, realizada pela Secretaria Municipal de Transportes ou por empresas por ela credenciadas para esse fim;
- VIII - ser dotada de compartimento fechado, tipo baú, ou outro equipamento específico para transporte de carga, na forma estabelecida em regulamentação pertinente expedida pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e nas especificações editadas pela Secretaria Municipal de Transportes;
- IX - ter equipamento de segurança (tipo antena) para proteção da integridade do condutor contra linhas de cerol, fios e cabos aéreos;
- X - ter equipamento de segurança para proteção de membros inferiores ("mata cachorro");
- XI - possuir fixação superior e inferior na placa de identificação da motocicleta.

Parágrafo único. A Secretaria Municipal de Transportes poderá estabelecer prazos de vistoria inferiores ao previsto nesta lei.

DA LICENÇA PARA OPERAÇÃO DA MOTOCICLETA

Art. 13. A pessoa jurídica credenciada deverá requerer à Secretaria Municipal de Transportes a expedição de licença, que poderá ser vinculada a mais de um condutor, para cada motocicleta de sua frota.

Parágrafo único. A licença será concedida em nome da pessoa jurídica credenciada, em caráter intransferível, devendo ser devolvida à Secretaria Municipal de Transportes quando não houver mais interesse na sua utilização.

Art. 14. Para obter a licença de operação a pessoa jurídica credenciada deverá apresentar apólice de seguro de vida complementar, em favor do condutor, com coberturas não inferiores a R\$ 22.974,00 (vinte dois mil, novecentos e setenta e quatro reais), e apólice por invalidez permanente não inferior a R\$ 11.487,00 (onze mil, quatrocentos e oitenta e sete reais).

Art. 15. Ao condutor autônomo, devidamente inscrito no Cadastro Municipal de Condutores, será concedida apenas uma licença, desde que cumpridas as seguintes exigências:

- I - apresentar motocicleta de sua propriedade;
- II - estar inscrito no Cadastro de Contribuintes Mobiliários - CCM;
- III - estar em situação regular perante o Instituto Nacional do Seguro Social - INSS;
- IV - apresentar apólice de seguro de vida complementar não inferior a 3 (três) vezes o valor do seguro obrigatório.

Parágrafo único. A licença será concedida em nome do condutor autônomo cadastrado, em caráter intransferível, devendo ser devolvida à Secretaria Municipal de Transportes quando não houver mais interesse na sua utilização.

Art. 16. A renovação da licença para operação da motocicleta deverá ser solicitada anualmente, em época determinada pela Secretaria Municipal de Transportes, e só será concedida mediante aprovação em vistoria.

Parágrafo único. O pedido de renovação deverá ser instruído com os documentos que forem exigidos em regulamento expedido pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 17. A motocicleta registrada na licença de operação poderá ser substituída, desde que aprovada em vistoria específica.

Art. 18. Não será expedida a licença para operação do serviço se houver, em nome do interessado, débito tributário relativo à atividade ou multas municipais que digam respeito à motocicleta ou ao serviço autorizado, até que se comprove o pagamento dos débitos correspondentes.

Art. 19. Quando afastado do serviço por inatividade atestada em documento hábil, o condutor autônomo poderá registrar preposto devidamente inscrito no CONDUMOTO, pelo tempo que perdurar a incapacidade.

DAS OBRIGAÇÕES DAS PESSOAS JURÍDICAS CREDENCIADAS E DOS CONDUTORES CADASTRADOS

Art. 20. As empresas credenciadas e os condutores cadastrados deverão respeitar as disposições legais federais, estaduais e municipais pertinentes, especialmente:

- I - cumprir o disposto no Código de Trânsito Brasileiro e a legislação do Município de São Paulo;
- II - transportar carga somente em condições e limites de quantidade, peso e dimensões aprovados em legislação pertinente;
- III - conduzir a motocicleta com os equipamentos de segurança e dispositivo de controle aprovados e exigidos em legislação específica;
- IV - portar os documentos originais válidos que autorizem o serviço;
- V - agir com respeito e urbanidade nas relações interpessoais da atividade;
- VI - comparecer às convocações feitas pela Administração Pública, bem como aos cursos de orientação exigidos;
- VII - estacionar a motocicleta sempre em local adequado e permitido;
- VIII - manter a motocicleta em boas condições de tráfego;
- IX - fornecer à Secretaria Municipal de Transportes todas as informações que forem solicitadas sobre as atividades exercidas;
- X - comunicar à Secretaria Municipal de Transportes quaisquer alterações contratuais, do estatuto, de endereço e área destinada ao estacionamento das motocicletas;
- XI - atender a todas as obrigações fiscais, trabalhistas e previdenciárias;

XII - utilizar capacete e colete com identificação do condutor, aprovados pela Secretaria Municipal de Transportes.

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 21. O descumprimento das obrigações estabelecidas nesta lei, bem como dos demais dispositivos normativos expedidos para sua regulamentação, sujeitará o infrator às seguintes penalidades:

- I - multa;
- II - suspensão do Termo de Credenciamento;
- III - suspensão da Inscrição no Cadastro de Condutores;
- IV - suspensão da Licença para Operação do Serviço;
- V - cassação do Termo de Credenciamento;
- VI - cassação na Inscrição no Cadastro de Condutores;
- VII - cassação da Licença para Operação do Serviço.

Art. 22. As pessoas jurídicas credenciadas e aos condutores do serviço de motofrete serão aplicadas penalidades em razão das informações classificadas nos Grupos A, B, C e D, conforme segue:

I - infrações do Grupo A:

- a) não se trajar adequadamente;
- b) não tratar o público com polidez e urbanidade;
- c) não apresentar na motocicleta, no capacete e no colete os elementos de identificação ou orientação exigidos pela Secretaria Municipal de Transportes;
- d) deixar de comunicar à Secretaria Municipal de Transportes, no prazo de 30 (trinta) dias, a alteração de endereço da sede social da pessoa jurídica credenciada ou de residência do condutor cadastrado ou fornecê-lo erroneamente;
- e) transportar carga em desacordo com os requisitos legais regulamentares;
- f) conduzir a motocicleta sem um ou mais equipamentos de segurança e/ou dispositivo de controle, exigidos em legislação específica ou em regulamentação expedida pela Secretaria Municipal de Transportes;
- g) deixar de atender a convocação expedida pela Secretaria Municipal de Transportes;
- h) aguardar ordem de serviço com a motocicleta estacionada na via pública em local não permitido;
- i) transportar passageiro;

II - infrações do Grupo B:

- a) transitar com a motocicleta em más condições de funcionamento e conservação;
- b) utilizar, no serviço, motocicleta com equipamentos que não sejam aprovados pela Secretaria Municipal de Transportes;
- c) conduzir a motocicleta com a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores - CONDUMOTO ou com a Licença para Operação do Serviço vencidas;
- d) utilizar a motocicleta para fins não autorizados;
- e) recusar-se a exibir à fiscalização os documentos que forem exigidos ou evadir-se quando por ela abordado;
- f) transitar sem a Inscrição no Cadastro Municipal de Condutores - CONDUMOTO;
- g) transitar sem Licença para Operação do Serviço;
- h) transitar com intimação expedida pela Secretaria Municipal de Transportes com prazo vencido;

III - infrações do Grupo C:

- a) permitir que condutor não registrado como preposto dirija a motocicleta;
- b) abandonar a motocicleta na via pública para impossibilitar a ação da fiscalização;
- c) transitar com a motocicleta em más condições de segurança;
- d) danificar propositadamente veículo de terceiros;
- e) ostentar qualquer tipo de propaganda não autorizada pela Prefeitura;

- f) alterar ou danificar sinalização de trânsito ou bens públicos;
 - g) alterar, danificar ou rasurar documento ou informação entregue à Prefeitura;
- IV - infrações de Grupo D:
- a) adulterar placas de identificação da motocicleta;
 - b) utilizar placas não pertencentes à motocicleta;
 - c) utilizar motocicleta movida por combustível não autorizado em legislação específica;
 - d) efetuar transporte remunerado sem que a motocicleta esteja devidamente autorizada para esse fim;
 - e) dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob o efeito de substância tóxica de qualquer natureza;
 - f) dar fuga a pessoa perseguida pela polícia sob acusação de prática de crime;
 - g) transportar produtos inflamáveis, explosivos ou qualquer outra carga que possa causar risco ao condutor ou a terceiros.

Art. 23. As penalidades de natureza pecuniária e as demais previstas nesta lei são aplicáveis aos serviços de motofrete por força dos dispositivos da Lei nº 7.329, de 1969, e suas alterações, sem prejuízo das demais normas aplicáveis.

Art. 24. A penalidade de suspensão do Termo de Credenciamento, da Licença para Operação do Serviço ou da Inscrição no Cadastro Municipal de Condutores - CONDUMOTO acarretará a retenção do respectivo documento durante o prazo de sua duração.

Art. 25. A aplicação das penalidades será procedida pela fiscalização, exercida por servidores devidamente credenciados pelo Diretor do Departamento de Transportes Públicos, da Secretaria Municipal de Transportes, cabendo ao Secretário Municipal de Transportes ou à comissão especialmente designada para esse fim decidir em grau de recurso.

§ 1º Os recursos deverão ser oferecidos no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de notificação feita diretamente ao infrator, ou por meio de publicação no Diário Oficial do Município de São Paulo.

§ 2º A Secretaria Municipal de Transportes poderá criar mais de uma comissão para decidir em grau de recurso, composta, cada uma, por 3 (três) membros na seguinte conformidade:

- I - um presidente, indicado pelo Secretário Municipal de Transportes;
- II - um representante do Departamento de Transportes Públicos, da Secretaria Municipal de Transportes;
- III - um representante dos condutores, indicado por entidade de classe reconhecida.

Art 26. Além das penalidades previstas na legislação específica vigente e nesta lei, fica instituído o Prontuário de Avaliação de Desempenho do Condutor, no qual serão anotadas e receberão a pontuação correspondente às infrações cometidas pelos operadores ou condutores de motofrete.

§ 1º A pontuação será atribuída a toda infração de acordo com os grupos em que estão classificadas.

§ 2º A pontuação será cumulativa e os pontos atribuídos a cada infração cometida prescreverão nos seguintes prazos:

- I - infração do Grupo A e do Grupo B: 1 (um) ano;
- II - infração do Grupo C: 2 (dois) anos;
- III - infração do Grupo D: 3 (três) anos.

§ 3º O condutor, ao atingir os limites de 50 (cinquenta) e de 100 (cem) pontos, será submetido à Comissão de Avaliação de Desempenho do Condutor, composta por 3 (três) membros, na seguinte conformidade:

- I - um presidente, indicado pelo Secretário Municipal de Transportes;
- II - um representante do Departamento de Transportes Públicos, da Secretaria Municipal de Transportes;
- III - um representante dos condutores, indicado por entidade de classe reconhecida.

§ 4º Atingido o limite de 50 (cinquenta) pontos, a Comissão analisará o histórico das infrações do condutor e proporá ao Secretário Municipal de Transportes, ou autoridade por ele designada, a pena de advertência ou suspensão de 5 (cinco) dias.

§ 5º Atingido o limite de 100 (cem) pontos, o documento de autorização da atividade ou de cadastramento do veículo respectivo será suspenso preventivamente, por 15 (quinze) dias, e a Comissão, analisando o histórico das infrações, proporá ao Secretário Municipal de Transportes, ou autoridade por ele designada:

I - a pena de suspensão por 30 (trinta) dias, prazo do qual deverá ser descontado o período de suspensão preventiva; ou

II - a cassação da Licença de Operação de Serviço, da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores - CONDUMOTO ou do Termo de Credenciamento, conforme o caso.

Art. 27. A prática das infrações arroladas no art. 22 acarretará a imposição das penalidades previstas no art. 21, ambos desta lei, na forma a seguir especificada:

I - Grupo A: multa no valor de R\$ 19,15 (dezenove reais e quinze centavos); na reincidência, multa em dobro e anotação de 5 (cinco) pontos no prontuário do condutor;

II - Grupo B: multa no valor de R\$ 38,29 (trinta e oito reais e vinte nove centavos) e anotação de 5 (cinco) pontos no prontuário do condutor; na reincidência, multa em dobro, suspensão de 5 (dias) e anotação de 10 (dez) pontos no prontuário do condutor;

III - Grupo C: multa no valor de R\$ 76,58 (setenta e seis reais e cinquenta e oito centavos) e anotação de 10 (dez) pontos no prontuário do condutor; na reincidência, multa em dobro, suspensão de 20 (vinte) dias e anotação de 20 (vinte) pontos no prontuário do condutor;

IV - Grupo D: multa no valor de R\$ 153,16 (cento e cinquenta e três reais e dezesseis centavos) e anotação de 20 (vinte) pontos no prontuário do condutor; na reincidência, multa em dobro, suspensão de 40 (quarenta) dias e anotação de 40 (quarenta) pontos no prontuário do condutor.

Art. 28. As infrações aos dispositivos desta lei não enquadradas expressamente nos Grupos estabelecidos no art. 22 serão classificadas no Grupo A, sem prejuízo das demais penas previstas no art. 41 da Lei nº 7.329, de 1969, alterada pela Lei nº 10.308, de 1987.

Art. 29. A Prefeitura poderá cassar a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores - CONDUMOTO, a Licença para Operação do Serviço e o Termo de Credenciamento, sem indenização ao permissionário, em especial quando:

I - executar o serviço de motofrete durante o prazo de duração da pena de suspensão;

II - utilizar o veículo para prática de crime ou contravenção;

III - for comprovado que o condutor dirigia em estado de embriaguez alcoólica ou sob o efeito de substância tóxica após 2 (duas) suspensões pelo mesmo motivo.

Parágrafo único. A cassação prevista neste artigo será tratada em processo administrativo especialmente autuado para este fim, assegurado o amplo direito de defesa ao infrator, que deverá ser notificado pessoalmente ou por publicação no Diário Oficial do Município.

Art. 30. Independentemente da imposição das penalidades previstas nesta lei, a Prefeitura poderá reter, remover e apreender motocicletas, com vistas ao cumprimento das disposições contidas na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e demais atos expedidos para sua regulamentação.

§ 1º O preço da operação de remoção de veículos prevista neste artigo será o constante da Tabela integrante do Decreto nº 46.878, de 29 de dezembro de 2005.

§ 2º Os proprietários dos veículos removidos, enquanto estes permanecerem nos pátios de recolhimento da Secretaria Municipal de Transportes, ficarão sujeitos também ao pagamento de estadia a cada 12 (doze) horas, no valor constante da Tabela integrante do Decreto nº 46.878, de 29 de dezembro de 2005.

§ 3º Decorridos 90 (noventa) dias da apreensão, as motocicletas não liberadas poderão ser leiloadas em conformidade com o estabelecido na legislação vigente aplicada à espécie.

Art. 31. A remoção da motocicleta dar-se-á quando de seu abandono na via pública para impossibilitar a ação da fiscalização.

Art. 32. A retenção do veículo dar-se-á quando:

I - o condutor deixar de portar ou exibir à autoridade competente ou a seus agentes os documentos exigidos pela lei que disciplina o serviço e demais atos expedidos para sua regulamentação;

II - a motocicleta transitar:

- a) produzindo fumaça inadequada;
- b) com defeito ou inexistência de qualquer dos equipamentos obrigatórios;
- c) com deficiência de freios;
- d) usando combustível não autorizado.

Art. 33. A apreensão da motocicleta dar-se-á quando:

I - ordenada judicialmente;

II - o condutor:

- a) for encontrado em estado de embriaguez ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza;
- b) não estiver devidamente autorizado a operar o serviço de motofrete;

III - a motocicleta:

- a) transitar sem nova vistoria, depois de reparo em consequência de acidente grave ou má conservação;
- b) transitar em mau estado de conservação e segurança;
- c) tiver característica alterada sem a competente autorização;
- d) tiver a placa de identificação falsificada.

Art 34. A responsabilidade pelo pagamento das multas impostas ou pelos preços da remoção e estadia das motocicletas apreendidas caberá às pessoas jurídicas credenciadas ou aos condutores cadastrados, conforme o caso.

Art. 35. Aos condutores de motofrete não cadastrados na Secretaria Municipal de Transportes é vedada a captação de serviço no Município de São Paulo, sendo permitida apenas a entrega de malotes ou pequenas cargas originárias de outros municípios.

Art. 36. A Secretaria Municipal de Transportes exercerá a fiscalização e procederá a vistorias ou diligências com vistas ao cumprimento das disposições desta lei.

Art. 37. A fim de cuidar de assuntos relacionados com o serviço definido nesta lei, a pessoa jurídica deverá indicar representante devidamente credenciado na Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 38. Poderão ser firmados convênios com órgãos de trânsito da União, Estado e Municípios visando o aprimoramento da fiscalização do serviço de que trata esta lei.

Art. 39. Qualquer documento cuja expedição seja requerida para os fins tratados nesta lei será arquivado ou cancelado sempre que o interessado não o retirar em 30 (trinta) dias, contados da data do deferimento.

Parágrafo único. Decorridos 30 (trinta) dias da data do cancelamento ou arquivamento, o documento caducará automaticamente, devendo o interessado iniciar novo procedimento para a retirada de nova documentação.

Art. 40. A pessoa jurídica ou o condutor autônomo que tiverem cassados, respectivamente, o Termo de Credenciamento, a Licença de Operação do Serviço ou a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores - CONDUMOTO somente poderão pleitear novas autorizações decorridos 3 (três) anos da aplicação da penalidade.

DA PUBLICIDADE

Art. 41. (VETADO)
Art. 42. (VETADO)
Art. 43. (VETADO)
Parágrafo único. (VETADO)

DOS PREÇOS PÚBLICOS

Art. 44. As pessoas jurídicas e condutores autônomos ficam sujeitos ao pagamento dos seguintes preços públicos, que serão atualizados ao final de cada exercício, por decreto específico, a partir da Tabela integrante do Decreto nº 46.878, de 29 de dezembro de 2005, contemplando:

- I - expedição e renovação de Termo de Credenciamento da Pessoa Jurídica;
- II - expedição e renovação da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores - CONDUMOTO;
- III - expedição e renovação de Licença de Operação de Serviço;
- IV - registro e baixa de preposto;
- V - substituição de motocicleta registrada na Licença de Operação do Serviço;
- VI - vistoria da motocicleta, a ser pago a cada ano, o valor que será cobrado na Secretaria Municipal de Transportes ou nos Organismos de Inspeção Credenciados - OIC's;
- VII - (VETADO)

Parágrafo único. Aos preços públicos mencionados nos incisos do "caput" serão acrescidos aqueles fixados para autuação de processo administrativo e aqueles estabelecidos para as despesas bancárias.

Art. 45. Os valores das multas previstas nesta lei serão atualizados conforme índices de correção adotados pela Prefeitura.

Art. 46. As pessoas jurídicas, condutores e veículos já credenciados na Secretaria Municipal de Transportes para prestação do serviço, nos termos do Decreto nº 44.220, de 8 de dezembro de 2003, e 46.198, de 11 de agosto de 2005, terão seus documentos reconhecidos até o vencimento de seu prazo de validade, quando então deverão proceder à renovação conforme determina esta lei.

Art. 47. As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 48. Esta lei será regulamentada pelo Poder Executivo, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados de sua publicação.

Art. 49. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 27 de julho de 2007, 454º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 27 de julho de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Folha 25 fls. 37
Proc. Nº 02-19315Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SDB) Cardo F. M. Jispa Ribeiro
RF 11.441

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **DECRETO*41.073/(6)*2001 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: DECRETO Nº 41.073 30/08/2001 (**ver documento**)
Sem revogação expressa

Ementa: Institui o Programa Via Livre no Sistema Municipal de Transportes Urbanos do Município de São Paulo, e da outras providências.

Publicação: DOM 31/08/2001 p. 1 c. 1

Indexação: Ônibus - Programa Via Livre - Secretaria Municipal de Transportes - Transito - Transporte coletivo

[**Retorna**]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

DECRETO Nº 41.073, 30 DE AGOSTO DE 2001

Institui o Programa Via Livre no Sistema Municipal de Transportes Urbanos do Município de São Paulo, e dá outras providências.

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

CONSIDERANDO que compete à Secretaria Municipal de Transportes o planejamento, a fiscalização e o controle do transporte público e dos serviços de trânsito local, bem como o gerenciamento exclusivo do Sistema Municipal de Transportes Urbanos no Município de São Paulo;

CONSIDERANDO a prioridade de dotar o Município de um sistema de transporte coletivo mais ágil e compatível com as exigências e necessidades dos usuários;

CONSIDERANDO que, para tanto, há necessidade de propiciar melhor desempenho aos veículos de transporte coletivo de passageiros nas vias de circulação exclusiva e corredores de tráfego,

DECRETA:

Art. 1º - Fica instituído o Programa Via Livre no Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de São Paulo, sob a coordenação da Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 2º - O Programa Via Livre objetiva o aprimoramento e maior agilidade do transporte e do trânsito, com vistas ao aumento da velocidade comercial dos ônibus integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, à manutenção das condições de segurança e ao conforto dos usuários.

Art. 3º - Caberá à Secretaria Municipal de Transportes, com a colaboração e parceria da São Paulo Transporte S.A. e da Companhia de Engenharia de Tráfego, implementar ações integradas, necessárias à operacionalização do Programa ora instituído.

Art. 4º - O Secretário Municipal de Transportes poderá editar normas e diretrizes complementares, necessárias à execução do Programa.

Art. 5º - As despesas decorrentes da execução deste decreto no presente exercício, correrão por conta da dotação nº 20.10.16.91.571.3021.3132-1 - Modernização do Transporte Coletivo, suplementada, se necessário.

Art. 6º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 30 de agosto de 2001, 448º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 30 de agosto de 2001.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Folha 28 fls. 39
Proc. N° 01-19315

| Serviços | A Cidade | Compras | Notícias | Governo ▼

Busca no portal:
Leonardo F. M. Ribeiro
RF 11.441

Pesquisa de Legislação Municipal

Tipo: PORTARIA ▼

Número: 119 Ano: 2004 Secretaria: SMT ▼

Enviar

Limpar

Foi encontrada 1 ocorrência

1. PORTARIA N°: 119 Ano: 2004 Secretaria: SMT

Publicação 28/9/2004, Folha 26
Republicação 30/9/2004, Folha 26

Ementa:

PERMITE CIRCULACAO DE TAXI NOS "PASSA RAPIDO", QUE ESPECIFICA.

[Ver alterações](#)

[Ver texto integral](#)

Voltar

Pesquisa de Legislação Municipal

Nº 119 Ano: 2004 Secretaria: SMT

Voltar

Imprimir

PORTARIA 119/04 - SMT

O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei, e,

CONSIDERANDO que a circulação de táxis nos "Passa Rápido" trará maior fluidez ao trânsito, aumentando o interesse de usuários na utilização desse sistema de transporte, diminuindo assim o tráfego de veículos particulares;

CONSIDERANDO o interesse em tornar mais rápido o serviço de táxi, com o objetivo de atrair mais usuários, aumentando o número de passageiros/corridas;

CONSIDERANDO que tal medida não acarretará prejuízos ao sistema de transporte coletivo;

R E S O L V E :

Artigo 1º - Fica permitida a circulação de veículo, da modalidade táxi, nos seguintes "Passa Rápido":

- I - Pirituba/ Lapa/ Centro;
- II - Inajar/ Rio Branco/ Centro;
- III - Campo Limpo/ Rebouças/ Centro;
- IV - Santo Amaro/ Nove de Julho/ Centro;
- V - Jardim Ângela /Guarapiranga/ Santo Amaro;
- VI - Capelinha/ Ibirapuera/ Centro;
- VII - Parelheiros/ Rio Bonito/ Santo Amaro;
- VIII - Itapeirica/ João Dias/ Centro.

Parágrafo único - A circulação poderá ocorrer nos seguintes horários:

- a) De segunda-feira à sexta-feira: das 10h às 16h e das 21h às 05h;
- b) Aos sábados: das 10h às 24h.
- c) Aos domingos e feriados: de zero hora até às 24h.

Artigo 2º - Somente será permitido o tráfego se o veículo estiver executando corrida com passageiro a bordo.

Parágrafo único - A inobservância do disposto neste artigo acarretará ao infrator as sanções previstas no artigo 5º da Lei Municipal nº 10.308/87, c/c artigo 41 da Lei Municipal nº 7.329/69 e suas alterações.

Artigo 3º - É terminantemente proibido o embarque e desembarque de passageiros ao longo dos "Passa Rápido".

Artigo 4º - É expressamente proibida a entrada de veículo, da modalidade táxi, em terminais e estações de transferência existentes ao longo dos "Passa Rápido".

Folha 29 fls. 41
Proc. Nº 01-193-115
Leonardo F. M. Biezo Ribeiro
RF 11.441

Artigo 5º - A inobservância do disposto nesta Portaria acarretará ao infrator as penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Artigo 6º - A presente medida vigorará na forma de operação assistida, pelo prazo de 60 (sessenta) dias, para ajustes operacionais e tecnológicos.

Artigo 7º - A São Paulo Transporte S/A - SPTrans e a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET devem tomar todas as medidas necessárias para efetivação do disposto na presente Portaria.

Artigo 8º - Esta portaria entrará em vigor a partir de 02/10/04, revogadas as disposições em contrário.

PORTARIA 119/04 - SMT

REPUBLICAÇÃO

POR TER SAÍDO COM INCORREÇÃO NO DOM DE 28/09/04

O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei, e,

CONSIDERANDO que a circulação de táxis nos "Passa Rápido" trará maior fluidez ao trânsito, aumentando o interesse de usuários na utilização desse sistema de transporte, diminuindo assim o tráfego de veículos particulares;

CONSIDERANDO o interesse em tornar mais rápido o serviço de táxi, com o objetivo de atrair mais usuários, aumentando o número de passageiros/corridas;

CONSIDERANDO que tal medida não acarretará prejuízos ao sistema de transporte coletivo;

R E S O L V E :

Artigo 1º - Fica permitida a circulação de veículo, da modalidade táxi, nos seguintes "Passa Rápido":

- I - Pirituba/ Lapa/ Centro;
- II - Inajar/ Rio Branco/ Centro;
- III - Campo Limpo/ Rebouças/ Centro;
- IV - Santo Amaro/ Nove de Julho/ Centro;
- V - Jardim Ângela /Guarapiranga/ Santo Amaro;
- VI - Capelinha/ Ibirapuera/ Centro;
- VII - Parelheiros/ Rio Bonito/ Santo Amaro;
- VIII - Itapecerica/ João Dias/ Centro.

Parágrafo único - A circulação poderá ocorrer nos seguintes horários:

- a) De segunda-feira à sexta-feira: de zero hora às 05h00, das 10h00 às 16h00 e das 21h00 às 24h00;
- b) Aos sábados: das 10h00 às 24h00.
- c) Aos domingos e feriados: de zero hora às 24h00.

Artigo 2º - Somente será permitido o tráfego se o veículo estiver executando corrida com passageiro a bordo.

Parágrafo único - A inobservância do disposto neste artigo acarretará ao infrator as sanções previstas no artigo 5º da Lei Municipal nº 10.308/87, c/c artigo 41 da Lei Municipal nº 7.329/69 e suas alterações.

Artigo 3º - É terminantemente proibido o embarque e desembarque de passageiros ao longo dos "Passa Rápido".

Artigo 4º - É expressamente proibida a entrada de veículo, da modalidade táxi, em terminais e estações de transferência existentes ao longo dos "Passa Rápido".

Artigo 5º - A inobservância do disposto nesta Portaria acarretará ao infrator as penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Artigo 6º - A presente medida vigorará na forma de operação assistida, pelo prazo de 60 (sessenta) dias, para ajustes operacionais e tecnológicos.

Artigo 7º - A São Paulo Transporte S/A - SPTrans e a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET devem tomar todas as medidas necessárias para efetivação do disposto na presente Portaria.

Artigo 8º - Esta portaria entrará em vigor a partir de 02/10/04, revogadas as disposições em contrário.

Voltar

Imprimir

Pesquisa de Legislação Municipal

Nº 146 Ano: 2004 Secretaria: SMT

Voltar

Imprimir

PORTARIA 146/04 - SMT

O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES , no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei, e,

CONSIDERANDO os termos da Portaria n.º 119/04, que autoriza a circulação de táxis nos "Passa Rápido", nos horário que especifica;

CONSIDERANDO que a autorização de circulação de táxis nos "Passa Rápido" trouxe benefícios à população, como a maior fluidez ao trânsito e o aumento de interesse de usuários na utilização desse sistema de transporte;

CONSIDERANDO que tal medida não acarreta prejuízos ao sistema de transporte coletivo;

CONSIDERANDO , por fim, que a experiência mostrou a necessidade e possibilidade de estender os horários permitidos para referida circulação, em benefício do interesse público;

R E S O L V E :

Artigo 1º - O artigo 1º da Portaria n.º 119/04-SMT.GAB passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 1º - Fica permitida a circulação de veículo, da modalidade táxi, nos seguintes "Passa Rápido":

- I - Campo Limpo/ Rebouças/ Centro;
- II - Capelinha/ Ibirapuera/ Centro;
- III - Santo Amaro/ Nove de Julho/ Centro;
- IV - Pirituba/ Lapa/ Centro;
- V - Jardim Ângela /Guarapiranga/ Santo Amaro;
- VI - Inajar/ Rio Branco/ Centro;
- VII - Parelheiros/ Rio Bonito/ Santo Amaro;
- VIII - Itapecerica/ João Dias/ Centro.

§1º - No caso dos incisos I a III, a circulação poderá ocorrer nos seguintes horários

- a) De segunda a sexta-feira: de zero hora às 06h, das 09h às 17h e das 20h às 24h;
- b) Aos sábados, domingos e feriados: de zero hora às 24h.

§2º - No caso dos incisos IV a VIII, a circulação poderá ocorrer, independentemente do dia da semana, de zero hora às 24h.

§3º - Fica autorizada a circulação de táxis no "Corredor Paes de Barros", nos seguintes horários:

- a) De segunda a sexta-feira: de zero hora às 06h, das 09h às 17h e das 20h às 24h;
- b) Aos sábados, domingos e feriados: de zero hora às 24h.

Artigo 2º - Permanecem inalteradas as demais disposições da Portaria n.º 119/04 - SMT-CAB:

Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 41441

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

Voltar

Imprimir

Pesquisa de Legislação Municipal

Tipo: PORTARIA

Número: 19 Ano: 2014 Secretaria: SMT

Enviar Limpar

Foram encontradas 3 ocorrências

1. PORTARIA Nº: 19 Ano: 2014 Secretaria: SMT Departamento: DTP

Publicação
21/1/2014, Folha 15

Ementa:

FIXA PONTO PRIVATIVO N. 3021, PARA ESTACIONAMENTO DE TAXI COMUM. REVOGA P 141/12(SMT/DTP).
Ver alterações

2. PORTARIA Nº: 19 Ano: 2014 Secretaria: SMT Departamento: DSV

Publicação Republicação
1/3/2014, Folha 34 6/3/2014, Folha 9

Ementa:

DA PUBLICIDADE A NUMERACAO DOS EQUIPAMENTOS/SISTEMA DE FISCALIZACAO E AOS CODIGOS DOS LOCAIS FISCALIZADOS.

3. PORTARIA Nº: 19 Ano: 2014 Secretaria: SMT

Publicação Republicação
18/3/2014, Folha 25 5/4/2014, Folha 21

Ementa:

AUTORIZA A CIRCULACAO DE TAXIS NOS CORREDORES EXCLUSIVOS DE ONIBUS, CONFORME ESPECIFICA. REVOGA P 148/12(SMT)
Ver alterações

Voltar

Pesquisa de Legislação Municipal

Tipo: PORTARIA ▼

Número: 101 Ano: 2014 Secretaria: SMT ▼

Enviar

Limpar

Foram encontradas 2 ocorrências

1. PORTARIA Nº: 101 Ano: 2014 Secretaria: SMT Departamento: DSV

Publicação

20/9/2014, Folha 25

Ementa:

DA PUBLICIDADE A NUMERACAO DOS EQUIPAMENTOS/SISTEMA DE FISCALIZACAO E AOS CODIGOS DOS LOCAIS FISCALIZADOS.

[Ver texto integral](#)

2. PORTARIA Nº: 101 Ano: 2014 Secretaria: SMT

Publicação

13/12/2014, Folha 75

Ementa:

ALTERA A P 19/14(SMT) QUE AUTORIZA A CIRCULACAO DE TAXI NOS CORREDORES EXCLUSIVOS DE ONIBUS.

[Ver texto integral](#)

Voltar

Pesquisa de Legislação Municipal

Nº 101 Ano: 2014 Secretaria: SMT

Voltar

Imprimir

PORTARIA 101/14 - SMT

Altera o Parágrafo Único do Art. 2º da Portaria nº 019/14-SMT.GAB que autoriza a circulação de táxi nos corredores exclusivos de ônibus.

JILMAR TATTO, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e,

CONSIDERANDO que compete a Secretaria Municipal de Transportes a edição de normas operacionais complementares, bem como a definição de parâmetros e padrões técnicos para o trânsito e o transporte de passageiros;

CONSIDERANDO a implantação do corredor exclusivo de ônibus à esquerda na Av. Cidade Jardim, como medida de priorização ao transporte coletivo público;

CONSIDERANDO a necessidade de adequação das regulamentações vigentes, de forma a viabilizar a operacionalidade do serviço de transporte coletivo no Município,

R E S O L V E:

Art. 1º - Acrescer o inciso X ao parágrafo único do Art. 2º da Portaria nº 019/14-SMT.GAB, passando a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º.

Parágrafo único.

X – Cidade Jardim/Nove de Julho”.

Art. 2º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Voltar

Imprimir

Pesquisa de Legislação Municipal

Tipo: PORTARIA

Número: 76 Ano: 2014 Secretaria: SMT

Enviar Limpar

Foram encontradas 3 ocorrências

1. PORTARIA Nº: 76 Ano: 2014 Secretaria: SMT Departamento: DTP

Publicação
16/4/2014, Folha 33

Ementa:

APROVA UTILIZACAO DE VEICULO PARA PRESTACAO DE SERVICO DE TAXI NAS CATEGORIAS COMUM, COMUM-RADIO E ESPECIAL.

2. PORTARIA Nº: 76 Ano: 2014 Secretaria: SMT Departamento: DSV

Publicação
30/8/2014, Folha 32

Ementa:

DA PUBLICIDADE A NUMERACAO DOS EQUIPAMENTOS/SISTEMA DE FISCALIZACAO E AOS CODIGOS DOS LOCAIS FISCALIZADOS.
Ver texto integral

3. PORTARIA Nº: 76 Ano: 2014 Secretaria: SMT

Publicação
30/9/2014, Folha 35

Ementa:

AUTORIZA UTILIZACAO DE CORREDORES NO HORARIO NOTURNO, DE VEICULOS AUTOMOTORES DE PASSAGEIROS E DE USO MISTO, CONFORME ESPECIFICA. REVOGA P 149/12(SMT)
Ver alterações
Ver texto integral

Voltar

Pesquisa de Legislação Municipal

Nº 76 Ano: 2014 Secretaria: SMT

Voltar

Imprimir

PORTARIA 76/14 - SMT

Dispõe sobre a utilização de corredores no horário noturno

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

CONSIDERANDO que compete a esta Secretaria Municipal de Transportes a edição de normas operacionais complementares, bem como a definição de parâmetros e padrões técnicos para o trânsito e o transporte de passageiros;

R E S O L V E:

Art. 1º - Manter, até as 04h00 do dia 30 de setembro de 2016, a circulação de veículos automotores de passageiros e de uso misto, nos finais de semana, das 15h00 de sábado até as 04h00 de segunda-feira; nos feriados, das 00h00 até as 04h00 do dia seguinte; e nos demais dias, das 23h00 até as 04h00, nos seguintes corredores de utilização exclusiva de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Público:

- I - Pirituba / Lapa / Centro;
- II - Inajar / Rio Branco / Centro;
- III - Campo Limpo /Rebouças/ Centro;
- IV - Santo Amaro / Nove de Julho / Centro;
- V - Jardim Ângela / Guarapiranga / Santo Amaro;
- VI - Capelinha / Ibirapuera / Centro;
- VII - Parelheiros / Rio Bonito / Santo Amaro;
- VIII - Itapeverica / João Dias / Centro;
- IX - Paes de Barros.

Parágrafo único - Não será permitida a circulação de veículos de carga e de tração animal.

Art. 2º - Fica terminantemente proibido o estacionamento ou qualquer tipo de parada ao longo dos corredores exclusivos de ônibus do Sistema de Transporte Público.

Art. 3º - Fica, também, expressamente vedada a circulação dos veículos referidos no parágrafo único do artigo 1º em terminais e estações de transferência existentes ao longo dos corredores exclusivos de ônibus do Sistema de Transporte Público.

Art. 4º - A inobservância do disposto nesta portaria sujeitará o infrator às penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro - CTB e nas normas expedidas pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 5º - O Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, a São Paulo Transporte S/A - SPTrans, a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e o Departamento de Transportes Públicos - DTP deverão tomar todas as medidas para a efetivação do disposto nesta portaria.

Art. 6º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, e em especial a Portaria nº 149/12-SMT-GAB.

Voltar

Imprimir

| Serviços | A Cidade | Compras | Notícias | **Governo** ▼

Busca no portal

--	--	--

Pesquisa de Legislação Municipal

Tipo: **PORTARIA** ▼

Número: **100** Ano: **2014** Secretaria: **SMT** ▼

Enviar

Limpar

Foram encontradas 2 ocorrências

1. PORTARIA Nº: 100 Ano: 2014 Secretaria: SMT Departamento: DSV

Publicação

19/9/2014, Folha 29

Ementa:

DA PUBLICIDADE A NUMERACAO DOS EQUIPAMENTOS/SISTEMA DE FISCALIZACAO E AOS CODIGOS DOS LOCAIS FISCALIZADOS.
 REVOGA P 87/14(SMT/DSV)

[Ver alterações](#)

[Ver texto integral](#)

2. PORTARIA Nº: 100 Ano: 2014 Secretaria: SMT

Publicação

13/12/2014, Folha 75

Ementa:

ALTERA A P.76/14(SMT) QUE AUTORIZA UTILIZACAO CORREDORES ONIBUS NO HORARIO NOTURNO.

[Ver texto integral](#)

Voltar

Pesquisa de Legislação Municipal

Nº 100 Ano: 2014 Secretaria: SMT

[Voltar](#)

[Imprimir](#)

PORTARIA 100/14 - SMT

Altera o Art. 1º da Portaria nº 076/14-SMT.GAB que dispõe sobre a utilização de corredores de ônibus no horário noturno.

JILMAR TATTO, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES , no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e,

CONSIDERANDO que compete a Secretaria Municipal de Transportes a edição de normas operacionais complementares, bem como a definição de parâmetros e padrões técnicos para o trânsito e o transporte de passageiros;

CONSIDERANDO a implantação do corredor exclusivo de ônibus à esquerda na Av. Cidade Jardim, como medida de priorização ao transporte coletivo público;

CONSIDERANDO a necessidade de adequação das regulamentações vigentes, de forma a viabilizar a operacionalidade do serviço de transporte coletivo no Município;

R E S O L V E:

Art. 1º - Acrescer o inciso X ao Art. 1º da Portaria nº 076/14-SMT.GAB:

"Art. 1º.

.....

X – Cidade Jardim/Nove de Julho".

Art. 2º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

[Voltar](#)

[Imprimir](#)

PROJETO DE LEI 01-0563/2004 do Vereador Jooji Hato (PMDB)

"Permite a utilização dos corredores exclusivos de ônibus ao trânsito de motocicletas e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - Fica permitida a utilização dos corredores exclusivos de ônibus na cidade de São Paulo ao trânsito de motocicletas.

Art. 2º - Fica proibida a utilização do espaço entre as faixas de rolamento de ruas e avenidas da Capital para o trânsito de motocicletas.

Art. 3º - Esta lei será regulamentada pelo Executivo no prazo de 60 (sessenta) dias.

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 de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0067/2005 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)

"Autoriza, aos Taxistas da cidade de São Paulo, trafegar pelas faixas exclusivas de ônibus.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica autorizado, os veículos de transporte na modalidade táxi, a trafegar pelos corredores de ônibus na cidade de São Paulo.

Art. 2º Esta concessão, se aplicará apenas aos táxis devidamente credenciados no Município de São Paulo.

Art. 3º Haverá restrição desta liberação, quanto aos horários correspondentes, sendo esta somente nos dias úteis das 7:00h as 10:00h e das 17:00 as 20:00h.

Art. 4º O executivo regulamentará a presente lei, no prazo de 60 (Sessenta) dias, revogadas as disposições em contrário.

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 31/01/2008, PÁG. 03

RAZÕES DE VETO

Projeto de Lei nº 67/05

Ofício ATL nº 23, de 30 de janeiro de 2008

Ref.: Ofício SGP-23 nº 0023/2008

Senhor Presidente

Reporto-me ao ofício em epígrafe, por meio do qual Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia autêntica do Projeto de Lei nº 67/05, aprovado por essa Egrégia Câmara em sessão de 18 de dezembro de 2007, de autoria do Vereador Adilson Amadeu, que visa autorizar a circulação dos táxis nas faixas de circulação dos ônibus sem qualquer limite de horário ou dia específico da semana.

Não obstante seu propósito meritório, a medida aprovada não reúne condições de ser convertida em lei, impondo-se seu veto total, por inconstitucionalidade, ilegalidade e contrariedade ao interesse público, na conformidade das razões a seguir explicitadas.

De pronto, verifica-se que a propositura aprovada interfere na organização administrativa do Município e na administração dos bens municipais, assuntos esses de competência privativa do Prefeito, à luz do disposto no artigo 37, § 2º, inciso IV, no artigo 70, inciso VI, e no artigo 111, todos da Lei Orgânica do Município de São Paulo, infringindo, assim, o princípio da independência e harmonia entre os Poderes, consagrado no artigo 2º da Carta Magna e reproduzido no artigo 5º da Constituição Estadual e no artigo 6º da Lei Maior local.

Ademais, o Código de Trânsito Brasileiro confere aos órgãos executivos de trânsito dos municípios, no âmbito de sua circunscrição, a atribuição para planejar, projetar, regulamentar, operar, executar e fiscalizar o trânsito de veículos, bem como para autuar e aplicar as medidas administrativas por infrações de circulação (artigo 24, incisos II, VI e VII). No Município de São Paulo, o Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV é o órgão executivo do trânsito responsável pelos encargos previstos no CTB. Portanto, o texto aprovado desatende também ao referido diploma legal federal.

Sob o ponto de vista técnico, mister se faz uma breve exposição das medidas adotadas pela Administração Municipal no tocante ao assunto em tela.

Por meio da Portaria nº 72/05-SMT, a Secretaria Municipal de Transportes autorizou, a partir de 15 de agosto de 2005 e por período determinado, a utilização de alguns corredores exclusivos de ônibus por táxis que estivessem transportando passageiros, salvo nos terminais e estações de transferência, com proibição de embarque e desembarque de pessoas e de veículos com película de escurecimento nos vidros, ficando prevista a imposição das penalidades em caso de desrespeito a essas normas e, por fim, a realização de uma avaliação sobre a experiência. Devido à necessidade de dar continuidade a tais estudos, foram editadas as Portarias nº 100/05-SMT e nº 69/06-SMT, prorrogando o prazo estipulado na primeira portaria.

Efetuada avaliações por diversos órgãos de SMT - os Departamentos de Transportes Públicos e de Operação do Sistema Viário, a São Paulo Transportes S/A e a Companhia de Engenharia de Tráfego -, que concluíram pelo benefício da medida a passageiros e taxistas, sem afetar a circulação dos ônibus, foram editadas as Portarias nº 157/06-SMT, nº 55/07-SMT e, finalmente, a Portaria nº 155/07-SMT, atualmente em vigor, todas com prazo determinado e igual teor da portaria inicial.

Considerando que, nos termos do artigo 174, § 2º, da Lei Maior Local, a circulação de pedestres e o transporte coletivo são prioritários no planejamento e implantação do sistema de transporte urbano de passageiros, incluídas as vias e a organização do tráfego, a ordem de reavaliação periódica da viabilidade ou não de manutenção da medida tem se mostrado acertada. Do mesmo modo, a portaria é o instrumento apropriado para veicular as normas

Folha
Proc. Nº 07-193/15
Leonardo F. M. Stepe Ribeiro
RF 11.441
2

operacionais em causa, dada a sua possibilidade de alteração ou revogação a qualquer momento; as leis, ao contrário, dependem de processo complexo para eventual modificação. Ocorre que as avaliações retratam situações pontuais e momentâneas, que não costumam se consolidar ao longo do tempo, ainda mais tendo em vista a dinâmica do trânsito da Cidade, que muda a cada dia.

Decisão dessa natureza não pode ser definitiva e consagrada mediante lei, da qual adviriam sérios transtornos para o Executivo, proibido que estaria de agir prontamente no exercício de seu poder-dever de bem gerenciar a circulação do trânsito, de acordo com os indicadores temporais, espaciais e circunstanciais provenientes de estudos efetuados por seus órgãos técnicos especializados.

Além disso, o projeto aprovado, ao autorizar os táxis a utilizarem a totalidade de corredores de ônibus sem limite de horário e dias da semana e, acrescente-se, sem observância a quaisquer das regras impostas por SMT em suas portarias, como a de que estejam transportando passageiros e as demais relacionadas à segurança de pessoas, revela-se desprovido de embasamento técnico. Ora, nem todos os corredores podem suportar outros meios de transporte (exemplo: o Corredor Expresso Tiradentes) e, mesmo naqueles que podem, a prática se levada a efeito em todos os dias, períodos e momentos tornar-se-ia prejudicial para os usuários naturais do corredor e o tráfego em geral.

Logo, não é sem motivo que a legislação vigente incumbe ao Executivo a tarefa de, em suma, administrar o trânsito, mediante ação de seus órgãos técnicos, definindo, no caso concreto, os locais em que a permissão deve se efetivar e sob quais condições, acompanhando a evolução dos fatos, sempre com a possibilidade de ajustar os regulamentos expedidos, de forma a assegurar a constante harmonia entre os interesses públicos envolvidos; ao revés, a propositura revela-se em descompasso com tais interesses, não merecendo, também por isso, ser convertida em lei.

Por todo o exposto, à vista das razões expendidas, demonstrando os óbices que impedem a sancionar o texto aprovado, vejo-me na contingência de vetá-lo na íntegra, com fundamento no artigo 42, § 1º, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Assim sendo, devolvo o assunto ao reexame dessa Egrégia Câmara, renovando, na oportunidade, a Vossa Excelência, meus protestos de apreço e consideração.

GILBERTO KASSAB, Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor

ANTONIO CARLOS RODRIGUES

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

Folha 41
Proc. N° 01-1931/15
Leonardo F. M. 31 Ribeiro
RF 11.441 1

fls. 59

PROJETO DE LEI 01-0082/2007 do Vereador João Antônio (PT)

"Institui o acesso aos motocilista de trafegar pelas faixas exclusivas para ônibus."

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

Art. 1º. Fica instituído o acesso aos motociclistas de trafegar nas faixas exclusivas para ônibus.

Art. 2º. Em qualquer horário, e em todas avenidas onde existam faixas exclusivas para os ônibus.

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

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes.

PROJETO DE LEI 01-0218/2005 do Vereador Jooji Hato (PMDB)

"Dispõe sobre a regulamentação do exercício de moto-frete no município de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º - O serviço de entrega e coleta de pequenas cargas, mediante a utilização de motociclistas, denominado moto-frete, passa a ser regido pelas disposições previstas nesta lei.

Art. 2º - Considera-se serviço de moto-frete aquele executado por pessoa física, em equipamento motorizado de duas rodas, dotado de compartimento de carga tipo baú, executado individualmente, vedada a utilização simultânea do equipamento por duas ou mais pessoas.

Art. 3º - O serviço poderá ser prestado por condutor autônomo ou por pessoa jurídica, constituída sob a forma de empresa comercial, associação ou cooperativa, que explore esse serviço por meio de frota própria ou não, devidamente inscrita no Cadastro de Contribuintes Mobiliários do Município de São Paulo, se sediada neste município, se autônomo; e devidamente inscrita junto ao Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas, se empresa.

Art. 4º - Para o cadastramento de pessoa jurídica e do condutor autônomo deverão demonstrar preencherem os requisitos do artigo 10º desta lei, bem como, apresentarem, no momento do cadastramento, Certidão Negativa de Débitos de Tributos Mobiliários do município de São Paulo.

§ 1º - A mesma exigência se dará a cada oportunidade de renovação do cadastro municipal.

§ 2º - A pessoa jurídica constituída como empresa comercial deverá apresentar, ainda, por ocasião do cadastramento ou renovação, comprovante de regularidade dos depósitos da FGTS e do recolhimento da contribuição sindicais de seus empregados.

§ 3º - Não obstará o cadastramento o fato de a motocicleta encontrar-se sob qualquer tipo de financiamento ainda que sob a modalidade de leasing, ou encontre-se em posse do seu condutor mediante contrato de comodato, desde que comprovada esta condição.

Art. 5º - A pessoa jurídica ou o condutor autônomo deverão ter a inscrição junto ao Cadastro de Contribuintes Mobiliários do Município de São Paulo, para efetuarem carga ou descarga de bens de qualquer natureza dentro das áreas limítrofes do município, cuja natureza do registro municipal é meramente cadastral, sem ônus para o cadastramento, e objetiva o controle dos motos-fretes em operação em seu território.

Art. 6º - A pessoa jurídica constituída na forma de empresa para exploração da modalidade de moto frete somente poderá operar com empregados registrados, vedada a contratação do profissional autônomo.

Art. 7º - A cooperativa ou associação deverá ser constituída exclusivamente por profissionais autônomos portadores de inscrição junto ao Cadastro de Contribuintes Mobiliários do Município de São Paulo, quando sediada ou manter filial neste município.

Art. 8º - A pessoa jurídica deverá apresentar à Secretaria Municipal de Transportes, sempre que solicitada, a relação de todos os condutores, bem como fornecer qualquer outra informação pertinente à atividade autorizada.

Art. 9º - O cadastro municipal deverá ser renovado anualmente, mediante o atendimento dos requisitos previstos nesta lei.

§ 1º - A não renovação do cadastro no prazo estabelecido implicará, automaticamente, a aplicação das penalidades previstas nesta lei.

§ 2º - Se o cadastro não for renovado dentro do prazo, será automaticamente cancelado.

Art. 10º - O veículo a ser utilizado no serviço de moto-frete deverá ter as seguintes características:

I - ser original de fábrica;

II - ter, no máximo, 10 (dez) anos de uso incluído o ano de fabricação;
III - possuir os equipamentos obrigatórios definidos no Código de Trânsito Brasileiro;
IV - ser dotado de compartimento fechado, tipo baú, na forma estabelecida em regulamentação pertinente pelo CONTRAN, observadas as peculiaridades dos objetos transportados;

§ Único - Norma regulamentar determinará critérios e prazos para a renovação da frota, que deverá, em médio prazo, ser reduzida para o máximo de 04 (quatro) anos de fabricação e uso.

Art. 11 - O compartimento tipo baú é obrigatório para o exercício dos serviços de moto-frete, e deverá observar as especificações contidas no artigo 2º da Portaria nº 203/2003 da Secretaria Municipal de Transportes.

§ Único - A não observância do requisito contido no "caput" implicará em aplicação das sanções previstas em legislação municipal que regulamentará a execução da presente lei, sem prejuízo das sanções aplicáveis por infração às normas do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 12 - É expressamente proibida no exercício da função de moto-frete a utilização simultânea do equipamento por duas ou mais pessoas.

§ 1º - Todo equipamento da modalidade motocicleta deverá circular, exclusivamente, com seu condutor, vedada a utilização do mesmo por mais de uma pessoa.

§ 2º - Nos finais de semana, assim entendidos os sábados e os domingos, e nos feriados, a restrição à utilização do equipamento por mais de uma pessoa não se aplicará.

Art. 13 - O cadastro de condutor para a atividade de moto-frete em âmbito municipal deverá ser providenciado no prazo máximo de 90 (noventa) dias, contados da data de publicação desta lei, sob pena de caracterização de atividade ilegal, apreensão da moto e demais penalidades previstas na Lei nº 10.308, de 1987.

Art. 14 - Fica permitida a utilização dos corredores exclusivos de ônibus na cidade de São Paulo à circulação de veículos das modalidades táxi e moto-frete.

Art. 15º - Em 90 (noventa) dias da data de publicação da presente Lei, norma municipal regulamentará estacionamentos gratuitos na área central da cidade exclusivos para motocicletas, de forma especial nas regiões da Praça da Sé, Praça da República, Avenida Paulista, Avenida São João, Estação da Luz, Largo da Concórdia, Rua Boa Vista, Largo Treze de Maio, Avenida Luiz Carlos Berrini, Rua Voluntários da Pátria, além de outros que se verifiquem de interesse público.

Art. 16 - Em 180 (cento e oitenta) dias da data de publicação da presente Lei, norma municipal regulamentará critérios e prazos para renovação da frota de motocicletas cadastradas junto ao município para o exercício das funções de moto frete.

Art. 17 - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações próprias, suplementadas se necessárias.

Art. 18 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, e, em especial, o Decreto nº 44.220, de 08 de Dezembro de 2003.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 06/07/2006, pág. 04

RAZÕES DE VETO

Projeto de Lei nº 218/05

Ofício A.T.L. nº 109/06, de 05 de julho de 2006.

Senhor Presidente,

Reportando-me ao ofício em referência, por meio do qual Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia autêntica do Projeto de Lei nº 218/05, de autoria do Vereador Jooji Hato, que objetiva dispor sobre a regulamentação do serviço de entrega e coleta de pequenas cargas, mediante a utilização de motocicletas, denominado motofrete, aprovado por essa Egrégia Câmara na sessão do dia 31 de maio do corrente ano, sirvo-me do presente para comunicar minha deliberação pelo veto total do texto contido na medida, nos termos do artigo 42, § 1º, da Lei Orgânica deste Município, na conformidade das razões a seguir aduzidas.

Em primeiro lugar, impende dizer que, ao pretender disciplinar o exercício da atividade de motofrete no âmbito do Município de São Paulo, a propositura avança, em alguns aspectos, sobre competência privativamente atribuída ao Chefe do Executivo, qual seja, a expedição de decretos e regulamentos para a fiel execução das leis, conforme previsto no artigo 84, inciso IV, parte final, da Constituição Federal, bem como no artigo 69, inciso III, parte final, da Lei Orgânica deste Município, com isso contrariando o princípio constitucional da independência e harmonia entre os Poderes.

Com efeito, no caso em apreço, o Executivo, no exercício de seu poder regulamentar, expediu o Decreto nº 46.198, de 11 de agosto de 2005, dispondo sobre o serviço de transporte de pequenas cargas, denominado "motofrete", em cumprimento ao artigo 63 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

Em outras palavras, a lei previu o desenvolvimento dessa atividade no âmbito local, remetendo, contudo, ao Executivo (parágrafo único do artigo 63 da Lei nº 7.329/69), o estabelecimento das demais condições pertinentes ao seu exercício, mediante a expedição do respectivo regulamento.

Ocorre que a medida aprovada contempla, em várias de suas disposições, normas de conteúdo tipicamente regulamentar, como são, por exemplo, as situações previstas no artigo 4º (especifica os requisitos que deverão ser preenchidos para obtenção do cadastramento), no artigo 9º (prevê que o cadastramento deverá ser renovado anualmente), no artigo 10 (estabelece as condições e características dos veículos a serem utilizados no exercício da atividade) e no artigo 11 (define as especificações dos compartimentos a serem utilizados no serviço de motofrete).

Essas disposições, como se pode apreender, dizem respeito a situações que, em decorrência de sua natureza, devem ser objeto de especificação ou definição em regulamento, ante a necessidade de sua constante adequação à dinâmica da Cidade, fazendo com que a atuação administrativa ocorra na mesma celeridade, circunstância esta que nem sempre se verificará quando referida adequação depender de prévia alteração de norma contemplada em lei, como é o caso que se apresenta.

Quanto aos demais dispositivos do projeto de lei cuja disciplina também concernem ao exercício da atividade de motofrete, cumpre asseverar que o seu conteúdo encerra comandos normativos menos esclarecedores ou funcionais do que os previstos no vigente Decreto nº 46.198, de 2005, pelo que, sob a ótica do interesse público, afigura-se mais adequada a manutenção das normas constantes desse regulamento, mormente por cominar, detalhadamente, as necessárias penalidades para a hipótese de seu descumprimento, o que não se verifica no texto vindo à sanção.

vepl0218-2005.doc.doc

Por outro lado, inadmissível é, de igual modo, a conversão em lei do disposto nos artigos 14 e 15 da mensagem aprovada.

De fato, a utilização de corredores especiais de trânsito, como os atuais corredores exclusivos de ônibus, é matéria que se insere no disposto no artigo 24, inciso V, do Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), cabendo sua regulamentação, portanto, aos órgãos e entidades executivos de trânsito do Município, o que desde já afasta a possibilidade de sua disciplina mediante lei. Essa a razão pela qual se impõe a negativa de sanção ao artigo 14 do projeto de lei em apreço, que permite a utilização dos corredores exclusivos de ônibus na Cidade de São Paulo por veículos das modalidades táxi e motocicleta.

Não se está aqui negando a existência de interesse social. Para cada caso e de acordo com a criteriosa avaliação das peculiaridades feita pelas áreas técnicas da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, o órgão de trânsito vem, ao longo do tempo, implantando medidas diferenciadas que podem ser adotadas, isolada ou conjugadamente, consoante as características dos locais a serem acessados. A aprovação do projeto em questão obstaría ou, no mínimo, prejudicaria todas essas soluções administrativas, sempre fixadas em portarias específicas e/ou por sinalização própria, permitindo sua rápida alteração quando modificadas as condições do viário.

Portanto, as medidas de trânsito são implantadas rapidamente e é bom e certo que assim o sejam, tanto que o Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário do Município, por esse motivo, tem competência para sua imediata alteração. Tal não ocorreria, entretanto, se as normas de gerenciamento do trânsito estivessem previstas em leis, quer por serem estas de difícil alteração, quer por nem sempre traçarem a melhor solução para questões técnicas, como o são as de trânsito. Realmente, a implantação de faixas exclusivas para motocicletas, como também para outras modalidades de transporte, é questão eminentemente técnica e não pode ser viabilizada por meio de leis.

Saliente-se que a implantação das faixas exclusivas para ônibus teve um custo público considerável, não sendo cabível o desvirtuamento e a inviabilização do objetivo de sua criação, que é a priorização do transporte coletivo.

A abertura de precedentes é por demais perigosa, na medida que enseja o advento de novas exceções, findando por inviabilizar a própria regra. Ora, a implantação e a manutenção de faixas exclusivas de ônibus é muito importante em termos de fluidez de tráfego. Não faz sentido prejudicar a camada menos favorecida da população, que é a usuária do transporte coletivo, fazendo-a permanecer por mais tempo no trânsito, já bastante complicado em uma metrópole como São Paulo.

Não bastassem as razões ora expendidas, cumpre também ressaltar o perigo de atropelamento existente nas faixas de ônibus, especialmente nas que funcionam no contra-fluxo e no canteiro central. A população, de um modo geral, aprendeu a tomar cuidado ao atravessar essas vias. Porém, não se deve esquecer que o ônibus é um veículo de grande porte e, por isso mesmo, de mais fácil visualização, o que não ocorre com as motocicletas.

Não há também como sancionar, pela mesma razão, a proposta constante do artigo 15 do texto aprovado, que obriga a edição de norma municipal, no prazo de 90 (noventa) dias, regulamentando a implantação de estacionamentos gratuitos na área central da Cidade, exclusivos para motocicletas, de forma especial nas regiões da Praça da Sé, Praça da República, Avenida Paulista, Avenida São João, Estação da Luz, Largo da Concórdia, Rua Boa Vista, Largo Treze de Maio, Avenida Luiz Carlos Berrini, Rua Voluntários da Pátria, além de outros logradouros de interesse do público. Isso porque, de acordo com o Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro, que normatiza conceitos e definições, trânsito é a movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres. Assim, cuidando-se a imobilização de veículos de trânsito e sendo o estacionamento uma forma de imobilização regular de veículos, ainda mais em se tratando de

estacionamento público e gratuito, vê-se que, no conceito de trânsito, estão inseridos os estacionamentos a que se refere o projeto de lei em foco.

Vem à baila, portanto, uma vez mais, o disposto no inciso II do artigo 24 do Código de Trânsito Brasileiro, que veda ao legislador municipal competência para editar normas sobre estacionamentos de veículos, vez que atribui, exclusivamente, aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, conforme já se disse, no que se insere a regulamentação da implantação de estacionamentos em vias públicas.

Demais disso, tráfego, como é cediço, depende de uma engenharia complexa para seu bom funcionamento, sendo, aliás, fator deveras dinâmico, cuja mudança é contínua e necessária, tendo em vista a expansão e as constantes mudanças a que se submete a geografia municipal.

Por conseguinte, predeterminar locais de estacionamento em uma lei, engessaria os órgãos de trânsito, impedindo-os de proporcionar a melhor solução de tráfego aos administrados. Se assim fosse, o Poder Executivo se quedaria de mãos atadas e teria de manter estacionamentos que, futuramente, poderiam tornar-se inviáveis, inconvenientes e/ou nocivos ao tráfego e à população, e isso por força de uma lei municipal, o que seria inconcebível.

Nessas condições, evidenciadas as razões de ordem jurídico-legais e de interesse público que me competem a vetar integralmente a medida aprovada, devolvo o assunto ao reexame dessa Colenda Casa de Leis.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência meus protestos de apreço e consideração.

GILBERTO KASSAB, Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor

ROBERTO TRÍPOLI

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

PUBLICADO DOC 15/04/2011, PÁG 158

PROJETO DE LEI 01-00178/2011 do Vereador Salomão (PSDB)

"Dispõe sobre a utilização de faixa exclusiva para motociclista na cidade de São Paulo, e dá outras providências.

Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - Fica assegurado nas principais avenidas e marginais vias laterais da cidade de São Paulo, faixa exclusiva de tráfego de 1 metro (um metro), na esquerda das faixas de rolamento de tráfego, destinada ao tráfego de motociclista.

§ 1º - A CET ou empresa prestadora de serviço público, deve resinalizar as faixas destinadas aos veículos com redução dos espaços de forma que assegure um metro do lado esquerdo destinado à motociclista com a devida sinalização de placas, solo e via com controle de velocidade.

§ 2º - Nas vias de corredores de ônibus, será sinalizado ao lado da faixa (um metro) destinado à motociclista.

Art. 2º - Fica proibida a ultrapassagem, a velocidade máxima permitida será de 70km/h, com tolerância de 7km/h, que é a margem de erro dos equipamentos, conforme portaria 115 do Instituto Nacional de Metrologia Nacionalização e Qualidade Industrial (INEMETRO).

§ 1º - Fica assegurada a instalação de radares fixos medidores de velocidade nas faixas exclusivas para o controle de velocidade.

Art. 3º - O valor da multa por excesso de velocidade será de R\$ 127,00, seguindo as penalidades previstas no Código Nacional de Trânsito Brasileiro, por outras penalidades e pontuação em CNH - Carteira Nacional de Habilitação.

§ 1º - Fica proibido o uso de bicicleta nas faixas exclusivas, destinada a motociclista, caso comprovado o agente de trânsito pode apreender a bicicleta, com auto de infração de R\$ 127,00 no CPF do condutor infrator.

§ 2º Com o apoio de agente policial conduzir o infrator a uma delegacia de Polícia, para que a autoridade Policial possa lavrar BO, com enquadramento que lhe compete, por estar transitando em local de risco.

Art. 4º - Fica assegurado as empresas, que exploram o serviço de Moto-frete, fazer seguro de vida, para cada prestador de serviço, com valor não inferior a 100 salários mínimos.

§ 1º - As empresas que não atenderem o Art. 4º desta lei, estarão sujeito à multa pela Prefeitura no valor de 200 salários mínimos e ter seu serviço suspenso do Cadastro de Contribuinte Mobiliário, (CCM).

Art. 5º - O executivo regulamentará a presente Lei num prazo de 30 (trinta) dias.

Art. 6º - As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

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

Sala das Sessões: Às Comissões Competentes."

PUBLICADO DOC 24/04/2013, PÁG 130

PROJETO DE LEI 01-00239/2013 do Vereador Edemilson Chaves (PP)

"Permitir o uso das faixas exclusivas de ônibus, os chamados corredores, para circulação de veículos particulares em determinados horários e dias na Cidade de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica autorizada a circulação dos veículos particulares de trafegar sobre a faixa exclusiva de ônibus, os chamados corredores em dias e horários determinados.

Art. 2º - Estes dias e horários serão os seguintes; dias úteis entre 23h e 4h do dia seguinte, nos finais de semana com início aos sábados às 15h até 4h da segunda-feira e nos feriados à partir da 0h01 até às 4h do dia seguinte ao mesmo.

Art. 3º Não será permitida em hipótese alguma a circulação de veículos de carga, de tração animal e de bicicletas nesta exceção.

Art. 4º - Fica terminantemente proibido o embarque e desembarque de passageiros ao longo dos corredores.

Art. 5º - A CET se obriga a colocar placas indicativas nestes corredores contendo estas informações, bem como disponibilizar as mesmas informações em seus painéis luminosos durante o prazo de 180 para conscientização dos motoristas.

Art. 6º - Esta lei será regulamentada pelo Executivo no prazo de 180 (cento e oitenta) dias.

Art. 7º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Sala das Sessões, 23 de abril de 2013. Às Comissões competentes".

PUBLICADO DOC 19/06/2013, PÁG 73

PROJETO DE LEI 01-00411/2013 da Vereadora Sandra Tadeu (DEM)

"Dispõe sobre a autorização continua para automóveis particulares de passageiros, com no mínimo, três ocupantes trafegarem nas faixas exclusivas de ônibus, no âmbito da Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Os automóveis particulares de passageiros com, no mínimo, três ocupantes ficam autorizados a trafegar nas faixas exclusivas de ônibus, de forma contínua, no âmbito da Cidade de São Paulo.

§ 1º Os automóveis particulares mencionados no caput não poderão ter qualquer película de escurecimento nos vidros que dificulte a sua visibilidade interna.

§ 2º Ficam terminantemente proibidos o embarque e o desembarque de passageiros ao longo das faixas exclusivas de ônibus.

Art. 2º A inobservância do disposto nesta Lei acarretará ao infrator as penalidades previstas no Código de Transito Brasileiro, no Art. 5º, combinado com Art. 41 da Lei Municipal nº 7.329/69.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados 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 de sua publicação, revogadas as disposições em contrário,

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 06/11/2013, PÁG 286

PROJETO DE LEI 01-00762/2013 do Vereador Coronel Telhada (PSDB)

“Dispõe sobre a permissão do uso das faixas exclusivas de ônibus para circulação de veículos particulares nos horários entre 10h e 17h e entre às 20h e 5h da manhã no Município de São Paulo e dá outras providências”.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica autorizado o tráfego de veículos particulares sobre as faixas exclusivas de ônibus de segunda a sábado entre às 10h e 17h e entre às 20h e 5h da manhã no Município de São Paulo.

Parágrafo primeiro. Aos domingos a circulação nas faixas exclusivas de ônibus será livre.

Art. 2º - Fica a CET obrigada a comunicar por meio de placas informativas, bem como, disponibilizar as informações em painéis luminosos durante o prazo de 90 para conscientização dos motoristas.

Art. 3º - O poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa dias) dias.

Art. 4º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala das Sessões, às Comissões competentes.”

PUBLICADO DOC 27/11/2013, PÁG 105

PROJETO DE LEI 01-00827/2013 do Vereador Mario Covas Neto (PSDB)

"Regulamenta o uso da faixa preferencial de ônibus no Município e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º As faixas preferenciais de ônibus no município de São Paulo deverão adotar caráter de exclusividade durante o horário do Rodízio Municipal, sendo vedada a circulação de outros veículos, salvo os autorizados por Lei, neste período.

Parágrafo único. Nos demais horários, a faixa preferencial adotará caráter compartilhado, sendo autorizada a utilização desta faixa por quaisquer outros veículos, com exceção de veículos de carga, de tração animal e de bicicletas.

Art. 2º Durante o período de exclusividade da faixa preferencial, o Poder Público deverá intensificar a oferta de transporte público à disposição da população.

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

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

Sala das Comissões, às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 29/11/2013, PÁG 94

PROJETO DE LEI 01-00844/2013 do Vereador Coronel Telhada (PSDB)

“Dispõe sobre a permissão do uso das faixas exclusivas de ônibus para circulação de taxis nos horários entre 10h e 17h no Município de São Paulo e dá outras providências”.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica autorizado o tráfego de taxis sobre as faixas exclusivas de ônibus de segunda a sexta feira entre às 10h e 17h no Município de São Paulo.

Art. 2º - Fica a CET obrigada a comunicar por meio de placas informativas, bem como, disponibilizar as informações em painéis luminosos durante o prazo de 90 para conscientização dos motoristas.

Art. 3º - O poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa dias) dias.

Art. 4º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentarias próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala das Sessões, às Comissões competentes.”

Folha 57
Proc. Nº 01-1931/15
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11/441

fls. 73

PUBLICADO DOC 05/02/2014, PÁG 135

PROJETO DE LEI 01-00892/2013 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)

"Dispõe sobre a permissão de uso das faixas exclusivas de ônibus por veículos integrantes da frota de transporte individual por taxi no município de São Paulo e da outras providencias.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica permitido o uso das faixas exclusivas de ônibus no município de São Paulo por veículos integrantes da frota de transporte individual por taxi.

Art. 2º A permissão que trata esta Lei atinge todos os dias da semana em suas 24 horas.

Art. 3º Esta lei será regulamentada pelo Executivo, no prazo de 90 (noventa dias) a contar da data de sua publicação.

Art. 4º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessárias.

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

Sala das Sessões, 18 de dezembro de 2013. Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-00896/2013 dos Vereadores Reis (PT) e Antonio Goulart (PSD)

“Autoriza a circulação de táxis que estejam transportando passageiro, em corredores exclusivos de ônibus, e dá outras providências.”

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º - Fica autorizada a circulação de táxis que estejam transportando passageiro, nos seguintes corredores exclusivos de ônibus do Sistema de Transporte Público:

- I - Pirituba / Lapa / Centro;
- II - Inajar / Rio Branco / Centro;
- III - Campo Limpo / Rebouças / Centro;
- IV - Santo Amaro / Nove de Julho / Centro;
- V - Jardim Ângela / Guarapiranga / Santo Amaro;
- VI - Capelinha / Ibirapuera / Centro;
- VII - Parelheiros / Rio Bonito / Santo Amaro;
- VIII - Itapeverica / João Dias / Centro;
- IX - Paes de Barros.

§ 1º - Os veículos não poderão ter qualquer película de escurecimento nos vidros, que dificultem a sua visualização interna pela fiscalização da Prefeitura.

§ 2º - Ficam terminantemente proibidas o embarque e o desembarque de passageiros ao longo dos corredores faixa- exclusivas de ônibus do Sistema de Transporte Público.

§ 3º Fica expressamente proibido o trânsito de veículo, da modalidade táxi, em terminais e estações de transferência existentes ao longo dos corredores exclusivos de ônibus do Sistema de Transporte Público.

§ 4º - A autorização de que trata o caput do artigo 1º desta Lei também se estende às faixas exclusivas de ônibus implantadas pelo Município de São Paulo.

Art. 2º - A inobservância do disposto nesta Lei acarretará aos infratores as penalidades previstas na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB -, nas leis municipais e nas demais normas expedidas pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 3º - O Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, a empresa São Paulo Transporte S/A - SPTrans, a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e o Departamento de Transportes Públicos - DTP deverão tomar todas as medidas para a efetivação do disposto na presente Lei.

Art. 4º O Executivo a regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias após sua publicação.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala as Sessões. Às Comissões competentes.”

Requerimento RDS 13-0495/2014 altera os autores desse projeto.

Publicação original DOC 05/02/2014, PÁG 136

PROJETO DE LEI 01-00896/2013 do Vereador Reis (PT)

“Autoriza a circulação de táxis que estejam transportando passageiro, em corredores exclusivos de ônibus, e dá outras providências.”

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º - Fica autorizada a circulação de táxis que estejam transportando passageiro, nos seguintes corredores exclusivos de ônibus do Sistema de Transporte Público:

- I - Pirituba / Lapa / Centro;

- II - Inajar / Rio Branco / Centro;
- III - Campo Limpo / Rebouças / Centro;
- IV - Santo Amaro / Nove de Julho / Centro;
- V - Jardim Ângela / Guarapiranga / Santo Amaro;
- VI - Capelinha / Ibirapuera / Centro;
- VII - Parelheiros / Rio Bonito / Santo Amaro;
- VIII - Itapecerica / João Dias / Centro;
- IX - Paes de Barros.

§ 1º - Os veículos não poderão ter qualquer película de escurecimento nos vidros, que dificultem a sua visualização interna pela fiscalização da Prefeitura.

§ 2º - Ficam terminantemente proibidas o embarque e o desembarque de passageiros ao longo dos corredores faixa- exclusivas de ônibus do Sistema de Transporte Público.

§ 3º Fica expressamente proibido o trânsito de veículo, da modalidade táxi, em terminais e estações de transferência existentes ao longo dos corredores exclusivos de ônibus do Sistema de Transporte Público.

§ 4º - A autorização de que trata o caput do artigo 1º desta Lei também se estende às faixas exclusivas de ônibus implantadas pelo Município de São Paulo.

Art. 2º - A inobservância do disposto nesta Lei acarretará aos infratores as penalidades previstas na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB -, nas leis municipais e nas demais normas expedidas pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 3º - O Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, a empresa São Paulo Transporte S/A - SPTrans, a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e o Departamento de Transportes Públicos - DTP deverão tomar todas as medidas para a efetivação do disposto na presente Lei.

Art. 4º O Executivo a regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias após sua publicação.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala as Sessões. Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 13/02/2014, PÁG 65

PROJETO DE LEI Nº 01-00028/2014 do Vereador Gilson Barreto (PSDB)

Autores atualizados por requerimento:

Ver. AURELIO NOMURA (PSDB)

Ver. CORONEL TELHADA (PSDB)

Ver. FLORIANO PESARO (PSDB)

Ver. GILSON BARRETO (PSDB)

"Dispõe sobre a permissão do uso das faixas exclusivas de ônibus para circulação dos veículos escolares do programa de Transporte Escolar Gratuito — TEG e os veículos de transporte escolar privado e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Artigo 1º — Fica autorizado o tráfego dos veículos escolares do Programa de Transporte Escolar Gratuito — TEG e dos veículos de transporte escolar privado sobre as faixas exclusivas de ônibus de segunda a sexta-feira entre os horários das 06h a 10h, das 11h e 14h e das 17h a 19h no Município de São Paulo.

Artigo 2º — Os veículos destinados ao transporte escolar de alunos deverão estar devidamente cadastrados junto ao Departamento de Transportes Públicos (DTP) e a fiscalização será dada com a apresentação do CRM — Certificado de Registro Municipal, do CRM/PP — Certificado de Registro Municipal Pessoa Física e/ou CRM/PJ — Certificado de Registro Municipal Pessoa Jurídica.

Parágrafo único. A fiscalização deverá ser realizada respeitando-se a legislação federal através do Código Brasileiro de Trânsito.

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

Sala das sessões. Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 07/05/2014, PÁG 95

PROJETO DE LEI Nº 01-00153/2014 do Vereador Laércio Benko (PHS)

"Dispõe sobre a autorização da circulação de táxi nas faixas e corredores de ônibus no Município de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica autorizada a circulação de táxis nas faixas e corredores de ônibus, em período integral em todos os dias da semana, desde que, estejam transportando passageiros.

Art. 2º Fica proibido o embarque e desembarque de passageiros ao longo dos corredores ou faixas de ônibus,

PARÁGRAFO ÚNICO: Fica ressalvada a proibição, os casos de embarque e desembarque de pessoas com deficiência.

Art. 3º Esta lei será regulamentada pelo Executivo.

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 06/06/2014, PÁG 105

PROJETO DE LEI 01-00249/2014 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)

"Dispõe sobre criação de vagas para motocicletas mediante recuo nos logradouros que especifica e dá outras providencias.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Artigo 1º - Fica destinada através de recuos em logradouros públicos municipais a criação de vagas para motocicletas.

Artigo 2º - Entendem-se para efeito desta lei, que os logradouros são espaços públicos comuns que pode ser usufruído por toda a população, reconhecido pela administração de um município, como largos, praças, jardins e parques.

PARÁGRAFO ÚNICO: as vagas de motocicletas a que se refere esta Lei serão de no mínimo 6 vagas até 50 dependendo do tamanho do logradouro e necessidade do bolsão.

Artigo 3º- Demais regulamentações complementares, para o fiel cumprimento desta lei, serão editadas por Decreto do Poder Executivo no prazo de 90 (noventa) dias contados de sua publicação. Às Comissões competentes."



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Projeto de Lei nº 01-00166/2015 do Vereador Salomão Pereira (PSDB)

"Dispõe sobre a circulação do Transporte Individual de Passageiro (Táxi), nas faixas de ônibus e corredores exclusivos no município de São Paulo, e dá outras providências.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º - Fica assegurada no Município de São Paulo a circulação do Transporte Individual de Passageiros (Táxi), durante 24 horas, com ou sem passageiros, nas faixas de ônibus à direita.

Art. 2º - Nos corredores exclusivos à esquerda das vias, fica permitida a circulação, a qualquer hora do dia ou noite, quando o veículo estiver ocupado com passageiro.

Art. 3º - A Secretaria Municipal de Transportes sinalizará com placas indicativas, em todas as vias de circulação específicas de que trata esta lei, com os seguintes dizeres: "Permitido ônibus e táxi".

Art. 4º - Não será permitido o embarque e desembarque de passageiros usuários de táxis nos corredores exclusivos à esquerda, o qual será permitido apenas nas faixas à direita.

Art. 5º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotação orçamentárias próprias, que serão suplementadas, se necessárias.

Art. 6º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias contados da sua publicação. Com efeito, 30 dias após sanção.

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

Sala das Sessões. As comissões competentes.

São Paulo, 16 de março de 2015."

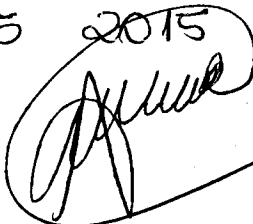
Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 24/04/2015, p. 83

Para mais informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.

Materia PL 116/2015 Não foi possível extrair assinaturas do arquivo original da norma

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 26/05/15 às 17h52
RF 11.197
CARMEN CRISTINA MALAVAZZI

Conte Lopes

27 05 2015


RECEBIDO LA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 27/05/15 AS 14 h
POR sis

SAÍDA: 02/06 AS: 11 h 00 ASS: CSO

RECEBIDO LA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 11/06/15 AS 17 h
POR Líria

SAÍDA: 17/06 AS: 10 h 00 ASS: CSO

REDISTRIBUÍDO
Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Para Relatar,
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa,
Em _____

Presidente

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

M. Inscrito 5, nesta data documentado
a informação rubricada 5 sub (folha)
64a 66 Em 14/08/15
Dilcio Freire Ribeiro
1105





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 64 do Proc. fls. 84
Nº 01-193 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP:12

PAR
1292/2015

PL0193/15

PARECER Nº _____ **DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E**
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0193/15.

Trata-se de projeto de lei de iniciativa do Nobre Vereador Reis que visa autorizar a utilização das faixas exclusivas e corredores de ônibus por motociclistas entre as 10h e 17h.

Na justificativa da propositura se verifica que o seu ilustre proponente ressalta o elevado número de novas motocicletas emplacadas no Município, o fato de muitos motociclistas utilizarem perigosamente o espaço entre as faixas de rolamento para se deslocarem, aponta diversos exemplos bem sucedidos de liberação do tráfego de motociclistas em faixas e corredores de ônibus em outros países e esclarece que a medida não acarretará interferência significativa no tráfego, uma vez que a liberação da utilização destas faixas e corredores se dará fora dos horários de pico.

Sob o ponto de vista legal, nada obsta a tramitação da presente proposta, tendo em vista que a ordenação da circulação urbana e do tráfego local é de estrita competência do Município (*in* Direito Municipal Brasileiro, Hely Lopes Meirelles, 6ª edição atualizada por Izabel Camargo Lopes Monteiro e Yara Darcy Police Monteiro, Editora Malheiros, 1993, p. 319), *ex vi* do artigo 30, inciso I, da Constituição Federal, e 179, inciso I, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Sob a ótica da iniciativa legislativa, o projeto em análise também não padece de qualquer inconstitucionalidade ou ilegalidade. A matéria ora tratada não é de iniciativa privativa do Prefeito, vez que não se enquadra em qualquer inciso do rol exaustivo previsto no artigo 37, §2º, da Lei Orgânica do Município de São Paulo. A este respeito, assim já julgou o Supremo Tribunal Federal:

“EMENTA: ADI - LEI Nº 7.999/85, DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, COM A REDAÇÃO QUE LHE DEU A LEI Nº 9.535/92 - BENEFÍCIO TRIBUTÁRIO - MATÉRIA DE INICIATIVA COMUM OU CONCORRENTE - REPERCUSSÃO NO ORÇAMENTO ESTADUAL - ALEGADA USURPAÇÃO DA CLÁUSULA DE INICIATIVA RESERVADA AO CHEFE DO PODER EXECUTIVO - AUSÊNCIA DE PLAUSIBILIDADE JURÍDICA - MEDITA CAUTELAR INDEFERIDA. - A Constituição de 1988 admite a iniciativa parlamentar na instauração do processo legislativo em tema de direito tri-

RELCOM
1342/2015



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PL0193/15

Folha nº 65 do Proc. fls. 85
Nº 01-193 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

butário. - A iniciativa reservada, por constituir matéria de direito estrito, não se presume e nem comporta interpretação ampliativa, na medida em que - por implicar limitação ao poder de instauração do processo legislativo - deve necessariamente derivar de norma constitucional explícita e inequívoca.
- O ato de legislar sobre direito tributário, ainda que para conceder benefícios jurídicos de ordem fiscal, não se equipara - especialmente para os fins de instauração do respectivo processo legislativo - ao ato de legislar sobre o orçamento do Estado.” (grifamos)
(STF, ADI 724 MC/ RS, Tribunal Pleno, Relator Ministro Celso de Mello, por maioria, julgado em 07.05.1992 e publicado no DJ de 27/04/2001)

Por isto, deve ser subsumida ao caso em apreço a regra inscrita no artigo 37, *caput*, da lei Orgânica do Município, *verbis*;

“A iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Lei Orgânica.”

Ademais, esta Câmara Municipal não extrapolaria de sua atribuição normativa acaso aprovasse a proposição em análise, tendo em vista que apenas estaria a exercer atividade regulatória ao estabelecer normas gerais e abstratas sobre tráfego local nas faixas e corredores de ônibus. Não é outra a lição de Hely Lopes Meirelles:

“3. Em conformidade com os preceitos constitucionais pertinentes, a atribuição primordial da Câmara é a normativa, isto é, a de regular a administração do Município e a conduta dos munícipes, no que afeta aos interesses locais, ao passo que a do Prefeito é a Executiva, compreendendo a função governamental, exercida através de atos políticos, e a administrativa, mediante atos administrativos aqueles e estes concretos e específicos
...

4. Em conclusão, a Câmara não administra e muito menos governa o Município, mas apenas estabelece normas de administração, reguladoras da atuação administrativa do Prefeito. É nisso exatamente que reside a marca distintiva entre a função normativa da Câmara e a atividade executiva do Prefeito: o Legislativo atua como poder regulatório, genérico e abstrato. O Executivo transforma os mandamentos da norma legislativa em atos espe-



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL0193/15

Folha nº 66 do Proc.
Nº 01-193 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12/15

cíficos e concretos de administração." (in Estudos e Pareceres de Direito Público" Ed. RT, 1984, pág. 24)

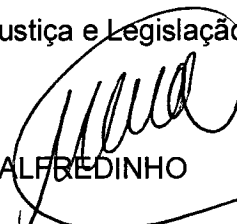
Por fim, cabe ressaltar que a aprovação do projeto de lei em comento dependerá de voto favorável da maioria absoluta dos membros desta Câmara de Vereadores, nos termos do artigo 40, §3º, inciso XII, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Pelo exposto, somos pela **LEGALIDADE**.

Sala da Comissão de Constituição Justiça e Legislação Participativa, em

12/08/15

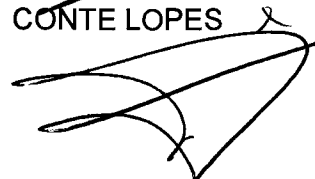

ARI FRIEDENBACH

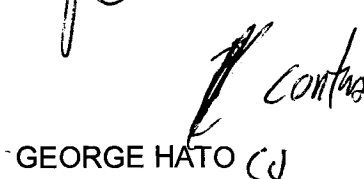

ALFREDINHO


ARSELINO TATTO (c)
contra


CONTE LOPES


DAVID SOARES


EDUARDO TUMA


GEORGE HATO (c)
contra

RICARDO TEIXEIRA


SANDRA TADEU (c)
Contrario

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 14/08/15
Pág. 99 Col. 1
Conferido [assinatura]

Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

A. [assinatura] ELON
17/08/15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12
[assinatura]



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL0193/15

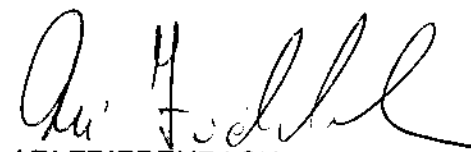
Folha nº 66 do Proc.
Nº 01-193 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP, 12/15

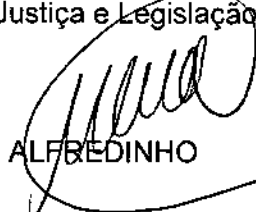
cíficos e concretos de administração." (in Estudos e Pareceres de Direito Público" Ed. RT, 1984, pág. 24)

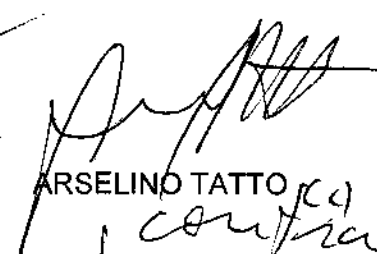
Por fim, cabe ressaltar que a aprovação do projeto de lei em comento dependerá de voto favorável da maioria absoluta dos membros desta Câmara de Vereadores, nos termos do artigo 40, §3º, inciso XII, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Pelo exposto, somos pela **LEGALIDADE**.

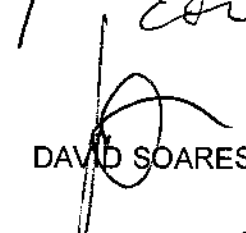
Sala da Comissão de Constituição Justiça e Legislação Participativa, em 12/08/15

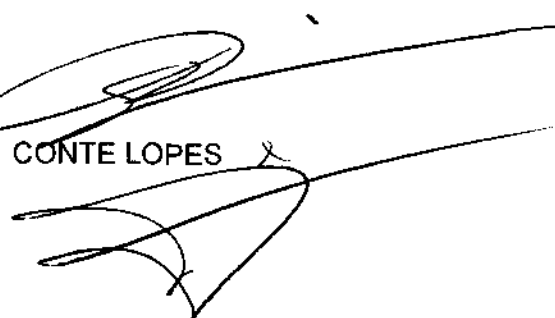

ARI FRIEDENBACH


ALFREDINHO


ARSELINO TATTO

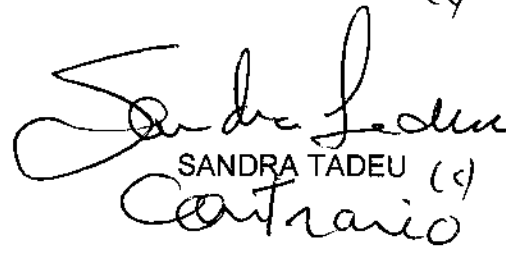

CONTE LOPES


DAVID SOARES


EDUARDO TUMA


GEORGE HATO


RICARDO TEIXEIRA


SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 14/08/15
Pág. 99 Col. 1
Conferido [assinatura]

Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

A Comissão de ELON

17/08/15
Pelo Vereador Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335

RECEBIDO
Comissão de Trânsito, Transporte,
Atividade Econômica, Turismo, Lazer
e Gastronomia.

Em 17/08/15 às 14h00

Roberto Cassio Gonçalves
Operador de Computador
RF 101.252

Ao Vereador / A Vereadora

SENIVAL NOVA

Para relatar,
Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade
Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.

Em 17/08/15
[assinatura]

Presidente

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

Segue — juntado — nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado — sob folha(s)
nº 67 Em 16/03/2015
[assinatura]
Maria de Fátima Moreira
RF. 100.749 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PAR
282/2016

PL 193/15

Folha nº 67 fls. 90
Processo nº 01-193/2015
Maria de Fátima Moreira
RF. 100.749 - SGP-12

PARECER Nº DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE
ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 193/15

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Reis, autoriza a utilização das faixas exclusivas e corredores de ônibus por motociclistas no território do Município de São Paulo, no horário entre as 10 horas e às 17 horas.

De acordo com a justificativa, objetiva-se melhorar a qualidade de vida e a segurança dos usuários de motocicletas.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa apresentou parecer pela legalidade da iniciativa.

No âmbito da competência desta Comissão, não podemos deixar de destacar os elevados propósitos que motivaram o autor. Contudo, ressaltamos que a instituição das faixas exclusivas de ônibus atendeu ao objetivo de diminuir o tempo que os cidadãos gastam para realizar os seus deslocamentos. Desse modo, entendemos que a exceção proposta prejudicaria os usuários de ônibus. Além disso, fora das referidas faixas, não haverá proteção para os motociclistas. Deve-se esperar que haja diversas entradas e saídas das motocicletas no perímetro das referidas faixas exclusivas o que também poderá, em tese, acarretar acidentes.

Dessa forma, somos de parecer contrário à aprovação do presente projeto.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo Lazer e Gastronomia, em 16/03/2016

JOSÉ POLICE NETO

ADILSON AMADEU

TONINHO PAIVA

RICARDO YOUNG

SENIVAL MOURA
RELATOR

SALOMÃO PEREIRA
CONTRÁRIO

RICARDO TEIXEIRA

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

De 17 / 03 / 2016

Pág. 87 Col. 3ª

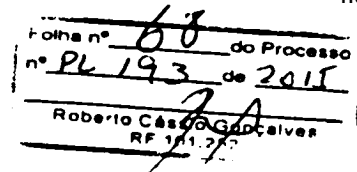
Conferido: MARIA DE FÁTIMA MOREIRA
Deputada Parlamentar

A Comissão de Língua

Em 16 / 03 / 2016
Maria de Fátima Moreira
RF. 100.749



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO



Senhor Presidente:

Solicito de V. Exa. as providências cabíveis a fim de que o Poder Executivo responda aos seguintes quesitos sobre o Projeto de Lei nº 193/2015:

1º) Qual a estimativa do impacto orçamentário-financeiro do pretendido pela propositura, tendo em vista as eventuais obras e ajustes no sistema viário as despesas de fiscalização?

2º) Qual é a opinião do Executivo sobre a matéria?

Ver. Jair Tatto, em / /
Relator

Senhor Presidente:

Encaminho-lhe para as devidas providências.

Ver. Jonas Camisa Nova, em / /
Presidente da Comissão
de Finanças e Orçamento

Autorizo o encaminhamento nos termos do artigo 68 do Regimento Interno.

Ver. Antonio Donato, em / /
Presidente



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

Folha nº	69	do Processo
nº	76193	de 2015
Roberto César Gonçalves		
RF 101.252		

São Paulo, 19 de maio de 2016.

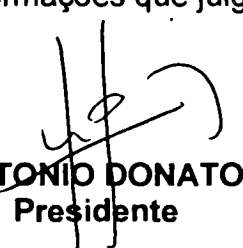
CÓPIA

Ofício SGP-12 nº 285/2016

Senhor Prefeito,

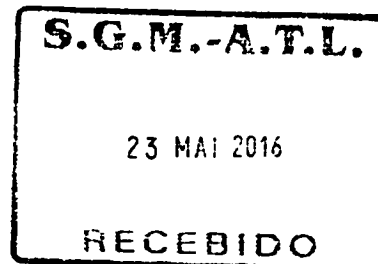
Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Finanças e Orçamento, nos termos do art. 68 do Regimento Interno e nos termos do art. 32, § 2º, inciso III, da Lei Orgânica do Município, encaminho a Vossa Excelência pedido de informações sobre o **Projeto de Lei nº 193/2015**, de autoria do Vereador Reis, que *"AUTORIZA A UTILIZAÇÃO DE FAIXAS DE ÔNIBUS PELOS MOTOCICLISTAS FORA DOS HORÁRIOS DE PICO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."*

Na oportunidade, renovo meus votos de distinta consideração, colocando ao seu dispor, para as informações que julgue oportunas, a Secretaria dessa Comissão.


ANTONIO DONATO
Presidente

Anexo: cópia do requerimento citado, do texto do projeto e de sua justificativa.

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Fernando Haddad
Digníssimo Prefeito da Cidade de São Paulo
CEP 01415-001 – São Paulo-SP
Tel.: 3087-7166



Luciana Andréia dos Santos
Chefe de Seção II
RF: 794.875.1

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100, 2º andar, Sala 213-A - São Paulo - SP - CEP 01319-900
Fone (11) 3396-4216 – financasorcamento@camara.sp.gov.br

Assinado digitalmente em 13/09/2016, nesta data documento(s)
e/ou parte(s) informada(s) no documento S 500 folha(s)
de 40 a 81 Em 13/09/16
Carolina Cristiane Antlovazzi
E.O. 11.107 - SGP-12





Prefeitura do Município de São Paulo ^{fls. 95}

São Paulo, 05 de setembro de 2016.

A Comissão de

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 421/2016 c

Ref.: Ofício SGP-12 nº 285/2016

Em	/	/
Carmen Cristina Malavazzi		
RF. 11.197		
Folha nº	20	do
Processo nº 01-193/15		
Carmen Cristina Malavazzi		
RF. 11.197		

DOCREC

725/2016

Senhor Presidente

Reportando-me ao ofício acima referenciado, em atenção ao requerimento de autoria do Vereador Jair Tatto, deliberado pela Comissão de Finanças e Orçamento, encaminho a essa Presidência cópia das informações oferecidas pela Secretaria Municipal de Transportes a respeito do Projeto de Lei nº 193/15, de autoria do Vereador Reis, que visa autorizar a utilização das faixas de ônibus pelos motociclistas fora dos horários de pico.

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


 WEBER SUTTI
 Secretário Substituto
 Secretaria do Governo Municipal

Ao

Excelentíssimo Senhor

ANTONIO DONATO

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/DMF/vvs
 Resp 193-15

À Comissão de:
FIN
<u>08,00</u> 16

Antonio Isoldi Caleari
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300

RECEBIDO
Comissão de Finanças e Orçamento
Em 8/9/16 às 18,45
RF


Celso Cesar Rodrigues
Técnico Administrativo
RF 11.287

Não PS - ANÁLISE TÉCNICA

Nº 96.26 00241/16-50

Em _____
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197

INFORMAÇÃO TÉCNICA

Reg. CET: 08880

21/06/2016

Analista: EDISON DE O. VIANNA JUNIOR

PARECER TÉCNICO

Folha nº 71 do
Processo nº 01-193/15
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197

Papel para informação rubricado como folha nº 72 do PA 2016-0.118.336-0

Assunto: PL 193/15 - Autoriza a utilização de faixas de ônibus pelos motociclistas

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

21/06/16*Claudia Lourenço dos Santos*
Reg: 11899-1À
GPL - Senhor Gerente,

Em atenção ao Processo acima citado, considera-se que as tentativas de adoção de Políticas Públicas adotadas na Cidade de São Paulo demonstram as dificuldades de criar segregação de motocicletas em faixas exclusivas, as tentativas de faixas exclusivas da Rua Vergueiro, Av. Sumaré, hoje desativada, e a tentativa de implantação na Avenida 23 de Maio demonstram que se deve ter cuidado na elaboração de políticas públicas para motocicletas e que não é possível adotá-las sem prévios testes.

Em São Paulo os motociclistas tendem a comportar-se de modo coletivo, é necessário conhecer melhor este comportamento para prever efeitos de medidas de impacto no trânsito, estes têm um comportamento de grupo e de categoria de condutores, o que deve preceder, inclusive, de uma discussão com os usuários.

Conforme foto 1, à folha nº 11 pode-se observar que estes usuários tendem a ocupar um espaço intermediário entre a primeira e a segunda faixa de tráfego, isto ocorre tradicionalmente na Cidade de São Paulo e não é conhecido fenômeno semelhante em nenhuma outra parte fora do Brasil.

Modos de uso da motocicleta são diferentes no Brasil, os motofretistas compõem grande parte dos usuários, os serviços de "currier" e entregadores em geral compõem grande parte dos usuários, não é apenas um modo de transporte individual.

Projetos bem sucedidos foram implantados pela companhia, e um deles o Frente Segura, que separa nos semáforos os motociclistas permitindo uma partida mais segura e menor atrito entre estes e os demais veículos.

Resultados do relatório de avaliação do projeto:

O Programa Frente Segura é uma iniciativa da CET-SP que consiste na implantação de uma linha de retenção recuada para o tráfego geral e manutenção da linha de retenção existente, criando uma área específica para a espera de motocicletas e bicicletas, chamada de "box", conforme foto 2 à folha nº 11. Esta medida proporciona uma série de benefícios, tais como:

- Diminui conflitos veiculares (moto x veículos) na abertura da fase verde;
- Aumenta a visibilidade de motos para os pedestres em travessia, evitando atropelamentos pela aparição súbita de motos entre veículos;

INFORMAÇÃO TÉCNICA

Reg. CET: 08880

21/06/2016

Analista: EDISON DE O. VIANNA JUNIOR

PARECER TÉCNICO

Folha nº 52	do 15
Processo nº 01-193	
Carmen Cristina Malavazzi	
RF. 11 197	

Papel para informação rubricado como folha nº 73 do PA 2016-0.118.336

21 / 06 / 16

Claudia Louza dos Santos
 Reg: 11899-1

- Os motociclistas têm visibilidade dos pedestres em travessia;
- Custo médio de implantação menor que R\$ 700,00 por box.

O número de boxes implantados até outubro de 2015 foi:

- 2013: 109;
- 2014: 71;
- 2015: 146 (+ 71 boxes com projeto pronto até outubro/2015)

Este projeto já foi implantado em diversas vias do sistema viário principal, tais como: Av. Faria Lima; Av. dos Bandeirantes; Av. Eng. Caetano Álvares; Av. Prof. Francisco Morato; Radial Leste; Av. Tancredo Neves. Foram avaliados 54 cruzamentos aonde foram implantados os boxes, obtendo-se os seguintes resultados:

- Redução de 28% no nº de atropelamentos por moto;
- Redução de 6% no nº de acidentes com vítimas;
- Redução de 17% no nº total de feridos;
- Redução de 25% no nº de acidentes com motocicletas.

A PERCEPÇÃO DO USUÁRIO

Sob o ponto de vista da percepção do usuário a CET realizou pesquisa intitulada "A PERCEPÇÃO DO MOTOFRETISTA EM RELAÇÃO AO RISCO", às fls nº 13 à 43 cuja servidora responsável foi a Lilian Rose Freire, de novembro de 2010, foi elaborada pesquisa de opinião dentre motofretistas da cidade de São Paulo, cuja amostra foi composta de 411 entrevistas, onde dentre outras coisas constatou-se:

1. Mais de 57% dos motociclistas receberam fechadas de veículos nos corredores;
2. Pior risco enfrentado pelo usuário é o tráfego ao lado de caminhões e ônibus;
3. Acidentes que julgam mais frequentes são as fechadas de veículos em corredores;
4. O que fazer para melhorar a segurança do motociclista? Responderam 44% que é a Implantação de faixas exclusivas para motocicletas;

Pelo que se pode constatar na pesquisa realizada pela CET, é de que os motociclistas têm medo dos ônibus e caminhões, porque têm menor visibilidade. E que fechadas de veículos nos corredores é o segundo maior risco. Sob o ponto de vista do risco, ainda, foi abordado na pesquisa que outro problema é a presença de buracos e óleo ou areia na pista, elementos frequentemente encontrado em faixas exclusivas de ônibus, outros veículos quando fazem conversão à esquerda, acessar a faixa e podem fechar o motociclista na conversão.

ANÁLISE DO PROJETO DE LEI

Mas a demanda do presente processo é a análise do projeto de Lei do Vereador Reis, que autoriza o compartilhamento com motocicletas nas faixas exclusivas e corredores exclusivos de ônibus.

Não PS - ANÁLISE TÉCNICA

Nº 96.26.00241/16-50 fls. 99

INFORMAÇÃO TÉCNICA

Reg. CET: 08880

21/06/2016

Analista: EDISON DE O. VIANNA JUNIOR

PARECER TÉCNICO

Papel para informação rubricado como folha nº 74 do PA 2016-0.118.336-0

Folha nº	43	do
Processo nº	04-193	15
Carmen Cristina Malavazzi		
RF. 11.197		

21/06/16

Claudia Souza dos Santos
 Reg: 11899-1

Com relação ao pleito deve ser analisada a legislação federal que trata do assunto, a Lei Nº 9.503 de setembro de 1997, que Institui o Código de Trânsito Brasileiro estabelece que, no Art. 1º:

"§ 2º 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 este direito."

Manter o trânsito seguro é o desafio dos componentes do órgão de trânsito da cidade de São Paulo representado pela Companhia de Engenharia de Tráfego, ligada à Secretaria Municipal de transportes, têm sido meta do Prefeito Fernando Haddad a redução destes acidentes a menos de 6 por mil habitantes, tal redução se deve à implantação de redução de velocidade nas vias, implantação de faixas exclusivas de ônibus, mais de 500 km, e na rede cicloviária. A evolução na busca desta meta tem sido bem sucedida mesmo com os dados parciais.

A tabela com o comparativo de acidentes à folha nº 12 deste CS demonstra os resultados obtidos com as políticas de redução de velocidade nas avenidas marginais, cujas principais vítimas são os motociclistas. No caso da Marginal do rio Tietê a proibição dos motociclistas na via expressa, de maior velocidade já gerou impacto significativo na redução de acidentes de 2013 para 2014.

Porém é autorizada a CET, a adotar a medida de permitir ou vetar outros usuários nas faixas exclusivas ou corredores de ônibus, atribuição de ofício da municipalidade por meio do Código de Trânsito Brasileiro, ou seja, é ato discricionário do órgão de trânsito na área de sua respectiva jurisdição.

Adicional a isto a Constituição da república em seu artigo 22º define quem legisla sobre o assunto em pauta no processo em questão, ou seja chama para si a legislação de trânsito e transportes em todo o território nacional.

"Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:
IX - diretrizes da política nacional de transportes;
XI - trânsito e transporte".

Conclua-se nesta análise que o projeto de Lei tem vício de forma antes de ser analisado o mérito da proposta contida na matéria. O compartilhamento das faixas exclusivas e dos corredores de ônibus antes de ser aprovado ou estabelecida normativa, devem atender extensos debates técnicos, testes e pesquisas como é a praxis da Companhia, levanta, portanto este parecer dúvidas quanto à forma, que pode ser esclarecida ou confirmada pelo Departamento Jurídico desta Companhia ou desta Secretaria.

Seguem para conhecimento os Relatórios da CET "Pesquisa Opinião do Motociclista sobre as Motofaixas Vergueiro e Sumaré", às fls nº 44 à 50, de Irineu Gnecco Filho, Nancy Schneider, Luiz Carlos Mantovani Néspoli e Elizabeth Moreira Munhoz, de Outubro de 2011 e "Relatório de Pesquisa nº 1 - Aceitação da Faixa Exclusiva de Motocicletas Vergueiro/Liberdade", às fls nº 51 à 71, de Irineu Gnecco Filho, Nancy Schneider, Luiz Carlos Mantovani Néspoli e Elizabeth Moreira Munhoz, de Outubro de 2010.

Edison de O. Vianna Junior

Reg. CET: 08880

21/06/2016

Não PS - ANÁLISE TÉCNICA
INFORMAÇÃO**Nº: 96.26.00241/16-50** 115.100**Revisão: 1****Reg. CET: 09742****05/07/16****Analista: LUIS CARLOS MOTA GREGORI****PARECER TÉCNICO**

Papel para informação rubricado como folha nº 17 do PA 2016-0.118.336

Assunto: PL 193/15 - Autoriza a utilização de faixas de ônibus pelos motociclistas

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº	14	do
Processo nº	01 - 193/15	
Carmen Cristina Malavazzi		
RF. 11.197		

05/07/16*Claudia Souza dos Santos*
*Reg: 11899***A****GPL - Senhor Gerente,**

Em atenção ao PL 193/15 de autoria do Vereador Reis que trata da autorização para utilização das faixas de ônibus pelos motociclistas no horário entre as 10 e 17h, ressaltamos que as tentativas de adoção de Políticas Públicas de criar segregação de motocicletas em faixas exclusivas demonstram dificuldades para serem implantadas.

Em São Paulo os motociclistas tendem a comportar-se de modo coletivo, é necessário conhecer melhor este comportamento para prever efeitos de medidas de impacto no trânsito principalmente nas questões que envolvam a segurança dos envolvidos. Os usuários tendem a ocupar um espaço intermediário entre a primeira e a segunda faixa de tráfego formando filas ou pelotões.

Os motofretistas que prestam serviços de "currier" e entregadores em geral compõem grande parte dos usuários, não é apenas um modo de transporte individual.

Projetos bem sucedidos foram implantados por esta Companhia, e um deles o "Frente Segura" que consiste na implantação de uma linha de retenção recuada para o tráfego geral e manutenção da linha de retenção existente, criando uma área específica para a espera de motocicletas e bicicletas, chamada de "box". Separa nos semáforos, os motociclistas dos demais veículos permitindo uma partida mais segura e menor atrito entre estes.

Manter o trânsito seguro é o desafio dos componentes do órgão de trânsito da cidade de São Paulo, porém é autorizada a CET, a adotar a medida de permitir ou vetar outros usuários nas faixas exclusivas ou corredores de ônibus, atribuição de ofício da municipalidade por meio do Código de Trânsito Brasileiro.

Conclua-se nesta análise que não somos favoráveis ao Projeto de Lei em análise que permite o compartilhamento das faixas exclusivas e dos corredores de ônibus no horário entre as 10 e 17h, pois antes de ser aprovado ou estabelecida normativa, deve atender testes e pesquisas visando a segurança de todos os usuários como é a prática da Companhia.

Luiz Carlos Mota Gregori
Reg. 09742
05/07/16

Não PS - ANÁLISE TÉCNICA
INFORMAÇÃO

Nº: 96.26.00241/16-50 115.101
Revisão: 2
Reg. CET: 06276 27/07/16
Analista: VICENTE PEDRO M. PETROCI

PARECER TÉCNICO

Papel para informação rubricado como folha nº81 do PA nº 2016-0.118.886-0 **25** do

27/07/16

Claudia Souza das Chagas
Reg. CET 11899-1

Processo nº 01-143/15
Carmen Cristina Malavazzi
25.11.197

Em atenção ao complemento do parecer inicial solicitado a fl 79 do presente informamos que:

Com base no Relatório da Gerência de Segurança no Trânsito sobre as Faixas Exclusivas para Motocicletas, datado de Setembro de 2014, a CET é contrária a liberação das motos em faixas exclusivas posto que o relatório demonstra um aumento nos acidentes com vítimas.

A redução de acidentes é hoje o principal campo de atuação da Engenharia de Tráfego, destacando-se ainda o envolvimento do país na Década de Segurança no trânsito da ONU - Organização das Nações Unidas, aonde se pretende reduzir as vítimas de acidentes de trânsito.

Estudos anteriores da CET, como os que constam no Boletim Técnico 53 - 1000 Relatórios de Investigação de Acidente Fatal, destacam o aumento da velocidade como diretamente proporcional ao aumento de risco, assim como estudos internacionais, que constam no Relatório CET de Segurança Viária e Redução de Acidentes de fevereiro de 2015.

Assim a liberação das faixas exclusivas, fora dos horários de pico, não atende as situações de segurança, seja pela condição proposta, ver fl 18 do presente, aonde a pesquisa demonstra que o motofretista vê como pior situação circular ao lado de caminhão ou ônibus, ou seja pelo horário em que ele sente como pior risco, o horário de pico, horário este não contemplado.

Outro importante fator a considerar é que as faixas exclusivas à direita ainda provocam o conflito com os acessos aos lotes e as vias, situação também destacada na folha 19 do presente aonde os motofretistas destacam como maior fator que gera acidentes são as fechadas de veículos em corredores, fator este que pode ser ampliado.

Elia Albuquerque
Registro CET nº 6193-0

Reg.CET: 06276
27/07/16

Não PS - ANÁLISE TÉCNICA

Nº 96.26.00241/16-50

INFORMAÇÃO TÉCNICA

Reg. CET: 08215

11/08/2016

Analista: ALEXANDRE DE LUCA BERGAMINI

PARECER TÉCNICO

Papel para informação rubricado como folha nº 84 do PA 2016-0.118.336-0

Assunto: PL 193/15 - Autoriza a utilização de faixas de ônibus pelos motociclistas

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

11 / 08 / 16*Claudia Souza dos Santos*
Reg: 11899-1

Folha nº	26	do
Processo nº	01 - 193/15	
Carmen Cristina Malavazzi		
RF. 11.197		

À

GPL - Senhor Gerente,

Em atenção a avaliação da liberação de faixa exclusiva para uso compartilhado entre ônibus e motocicletas, sob a ótica dos conflitos de movimentos destacamos que as faixas exclusivas a direita propiciam um alto número de conflitos em relação aos acessos aos lotes e vias à direita da pista e que a condição de ocupação das faixas pelos coletivos permitir estes conflitos atualmente eles são absorvidos pelas características atuais, a inclusão do fator motocicletas não causa atrasos consideráveis na circulação dos ônibus, face os espaçamentos, entretanto potencializam os conflitos. Ainda a situação de permissão elevaria a velocidade de circulação das motocicletas potencializando o risco de acidentes e o grau destes acidentes, baseado nos estudos internos da CET(BT -53) e estudos internacionais (ETSC) (UK). Esta situação é reforçada em pesquisa anterior da CET aonde indicadores citam as "fechadas" de outros veículos como maior fator gerador de acidente, situação que pode ser ampliada pelo acesso aos lotes e vias à direita.

Como subsídio para esta análise destacamos o estudo realizado pela CET em 2014 sobre a faixa exclusiva para motocicletas nas Av. Sumaré e Av. Paulo VI - Implantada em 18/09/2006 e Desativada em 18/11/2013, que apresentou no primeiro ano após a implantação da faixa exclusiva um aumento de 86,9% dos acidentes envolvendo motocicletas gerando vítimas (somados atropelamentos e acidentes entre veículos). No segundo ano subiram mais 32%. Após medidas de correção chegaram a baixar no quarto ano, sem entretanto voltar aos patamares anteriores à implantação. Depois de atingir novos picos de elevação, apenas no seu último ano de funcionamento foram registrados 49 acidentes, significando 113% de aumento em relação ao número registrado no ano anterior à implantação. No mesmo período, 2012/2013, a cidade começava a apresentar reduções no número de acidentes com motocicletas. Destacamos ainda que nos primeiros meses após a desativação, ocorrida em 18/11/2013, a redução foi imediata, com redução de 36% no total dos acidentes com vítimas envolvendo motocicletas já no primeiro quadrimestre de 2014 em comparação ao mesmo período de 2013. O estudo de outra faixa exclusiva para motos também de 2014, nas Av. Liberdade, Av. Vergueiro e Av. Noé Azevedo - Implantada em 02/06/2010 e desativada em 22/08/2014, apresenta alta no número de atropelamentos de mais de 570% e do total de vítimas de 142%, podemos afirmar que nessas vias a implantação da faixa exclusiva para motocicletas também não alcançou os objetivos esperados, sendo um fracasso em relação às condições de segurança de motociclistas e pedestres.

Como reforço ao demonstrado acima, a redução de acidentes é hoje o principal campo de atuação da Engenharia de Tráfego, destacando-se ainda o envolvimento do país na Década de Segurança no trânsito da ONU - Organização das Nações Unidas, aonde se pretende reduzir as vítimas de acidentes de trânsito.

Matéria PL 193/2015. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

Não PS - ANÁLISE TÉCNICA

Nº 96.26.00241/16-50 fls. 103

INFORMAÇÃO TÉCNICA

Reg. CET: 08215

11/08/2016

Analista: ALEXANDRE DE LUCA BERGAMINI

PARECER TÉCNICO

Papel para informação rubricado como folha nº 85 do PA 2016-0.118.336-0

Folha nº 77 do
Processo nº 01-193/15
Carmin Cristina Malavazzi
11.197

11/08/16

Claudia Souza dos Santos
Reg: 11899-1

Assim a liberação das faixas exclusivas, fora dos horários de pico, não atende as situações de segurança, seja pela condição proposta, aonde dados de pesquisa da CET indicam que o motociclista vê como pior situação circular ao lado de caminhão ou ônibus, ou seja pelo horário em que ele sente como pior risco circular junto ao trânsito geral, o horário de pico, horário este não contemplado.

Desta forma concluímos que o referido PL, não atende ao objetivo de oferecer uma melhor condição de circulação aos motociclistas e ainda tende a aumentar o risco de lesões graves e fatais na Cidade de São Paulo, contradizendo os objetivos Mundiais, Nacionais, Estaduais e Municipais de redução no número de vítimas de acidentes de trânsito.

Alexandre De Luca Bergamini

Reg.CET: 08215
11/08/2016

De Acordo,

Edison de Oliveira Viana

Departamento de Planejamento - DPJ

CET Companhia de Engenharia de Tráfego

Folha nº	48	d8s.	104
Processo nº	01-193/15		
Carmen Cristina Malavazzi			
RF. 11.197			

Papel para informação rubricado como folha N.º 582

do PROCESSO

N.º 2016-0.118.336-0

Data 15/8/16

Assinatura

SMT.CH GAB – Sr. Chefe de Gabinete,

Em atenção ao solicitado, restituímos o presente para conhecimento das considerações e manifestações exaradas pela Diretoria de Planejamento, Projetos e Educação de Tráfego às fls. 84 e 85, respectivamente, que acolho.

Salientamos que, tendo em vista as justificativas apresentadas às fls. retro manifestamo-nos pelo VETO ao PL N.º 193/15.

PR. 15/8/16


LUCIANA BERARDI
Chefe de Gabinete

CS 96.26.00241/16-50
WCG/EA

PROTOCOLO GERAL
16 AGO 2016
CET

DATA 17/08/16
HORA 19h10
ASSINATURA [assinatura]



SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Chefia de Gabinete

Folha nº 49 do
Processo nº 01 - 193/15
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197

PA nº 2016-0.118.336-0

Folha de Informação nº 89
em 18.08.2016 (a)

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – ATL III

Assunto: Câmara Municipal – Projeto de Lei nº 193/15, de autoria do Legislativo, Vereador Reis que autoriza a utilização de faixas de ônibus pelos motociclistas fora dos horários de pico.

SMT.CH.GAB
Sr. Chefe de Gabinete,

O presente processo administrativo foi encaminhado à esta Secretaria para manifestação conclusiva sobre os termos do projeto de lei, a fim de que prestadas as informações requeridas à fl. 3.

Objetivando o atendimento da solicitação, os autos foram encaminhados à Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.

É o sucinto relatório.

Segundo a manifestação do Departamento de Planejamento – DPJ, a liberação das faixas exclusivas para motocicletas favoreceria ao aumento do número de vítimas de acidentes de trânsito, conforme estudo técnico realizado (fl.10/79).

Posto isto, opinamos que esta Secretaria Municipal de Transportes deverá posicionar-se no sentido de vetar o Projeto de Lei nº 193/15, de autoria do Legislativo.



SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Chefia de Gabinete

Folha nº 80 do
Processo nº 01 - 193/15
Carmen Cristina Malavazzi
RE 11.197

PA nº 2016-0.118.336-0

Folha de Informação nº 90
em 18.08.2016 (a) 1120

Não havendo outros esclarecimentos a serem prestados, sugerimos a restituição do presente à SGM/ATL.

São Paulo, 18 de agosto de 2016.

DEBORA DE FREITAS
Assessora Jurídica – SMT/AJ
OAB/SP 142.216

JOÃO BATISTA DA SILVA
Assessoria Jurídica – SMT
Procurador do Município – OAB/SP 128.976



SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Chefia de Gabinete

Folha nº	81	do	s. 107
Processo nº	01-193/15		
Carmen Cristina Malavazzi			
RF 11.197			

Folha de Informação nº 41

Processo nº 2016-0.118.336-0

em 18/08/2016

(a)

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – ATL III

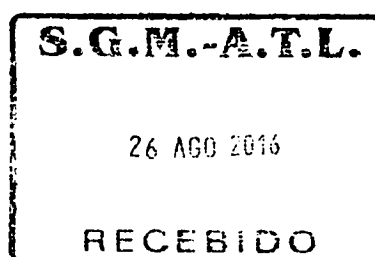
Assunto: Câmara Municipal – Projeto de Lei nº 93/15, de autoria do Legislativo, Vereador Reis que autoriza a utilização de faixas de ônibus pelos motociclistas fora dos horários de pico.

SGM/ATL - CHEFIA
Sra. Assessora Especial,

Tendo em vista o posicionamento técnico conclusivo das instâncias competentes da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET e a manifestação da Assessoria Jurídica desta Pasta, restituo o presente a Vossa Senhoria, com recomendação de veto total do Projeto de Lei nº 193/15, de autoria do Legislativo.

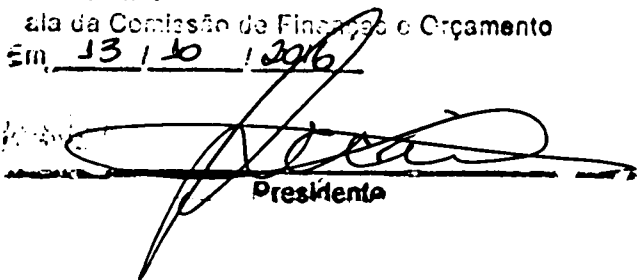
São Paulo, 18 de agosto de 2016.


PAULO DE MORAES BOURROUL
Respondendo pela Chefia de Gabinete - SMT



DF

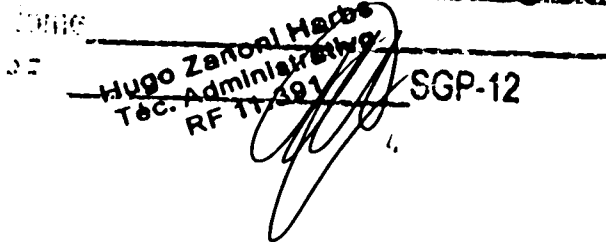
Redistribuído ao vereador Aurelio Nomura
 para relatar.
 Sala da Comissão de Finanças e Orçamento
 Em 13/10/2016


 Presidente

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

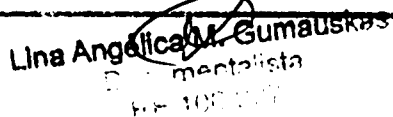
Paulo, 02/01/2017

CPF

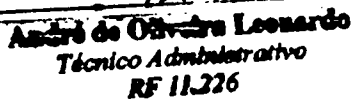

 Hugo Zanoni Harbo
 Téc. Administrativo
 RF 11.491 SGP-12

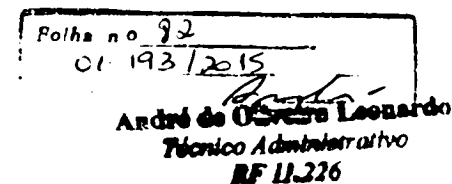
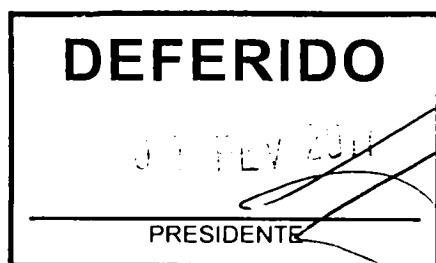
SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
 SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL
 Processo encaminhado com 81 folhas.
 Arquivado em 04-01-2017

117405


 Lina Angelica M. Gumauskas
 Documentalista
 RF 100.000

Segue(m) juntado(s), nesta data,
 documento(s) rubricado(s) sob
 n.º 82 e folha de informação
 sob n.º 83 09/02/2017


 André de Oliveira Leonardo
 Técnico Administrativo
 RF 11.226



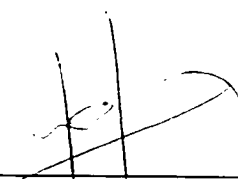
REQUERIMENTO

RDS
45/2017

REQUEIRO, enquanto Líder da Bancada do Partido dos Trabalhadores, nos termos do §2º do artigo 275 do Regimento Interno, o desarquivamento e volta à tramitação dos Projetos de Lei **564/2016 ; 508/2016 ; 359/2016 ; 353/2016 ; 267/2016 ; 229/2016 ; 208/2016 ; 196/2016 ; 185/2016 ; 177/2016 ; 107/2016 ; 698/2015 ; 675/2015 ; 579/2015 ; 540/2015 ; 536/2015 ; 337/2015 ; 314/2015 ; 309/2015 ; 284/2015 ; 261/2015 ; 193/2015 ; 431/2014 ; 308/2014 ; 281/2014 ; 277/2014 ; 883/2013 ; 881/2013 ; 871/2013 ; 736/2013 ; 725/2013 ; 308/2013 ; 264/2013 ; e 224/2013.**

E dos Projetos de Resolução **03/2016 ; 16/2015 ; 11/2015 ; e 09/2014**, de autoria do Nobre Vereador Reis.

Sala das Sessões, 1º de fevereiro de 2016.



Vereador Donato
Líder da Bancada do PT

19:16 03/02/2017 017001 - Protocolo Legislativo - SP.22

Matéria PL 193/2015. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 83

do processo nº 01-193 de 2015, 09/02/2017 (a) *[Assinatura]*

ACIR de Oliveira Lacerda
Técnico Administrativo
RF 11.226

À SGP.33

Sr. Supervisor,

Encaminho o presente requerimento para as providências pertinentes.

08/02/2017

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

À SGP.-22

Sr. Supervisor,

Conforme solicitado pelo RDS nº 13-45/2017, segue o presente expediente para volta à tramitação.

09 / 02 / 2017

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

À Comissão de:
FIN
14,02,17

Antônio Isoldi Caleari
Supervisor SGP. 22
RF 11.300

14/02/17 15h09

Carmen Cristina Malavazzi
RF 11.197 - SGP.12

Proceder / A Vereadora

Isac Felix

14 02 17

Orçamento

7 e de 8 dias, no

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO

Segue anexa, para o Conselho Municipal de

RF 84

13/02/2017

Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha 84
Proc. nº 103 / 2015
Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF: 11.276

PARECER Nº

1.193/2017

DA COMISSÃO DE FINANÇAS E

ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 193/2015

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Reis, visa autorizar a utilização de faixas de ônibus pelos motociclistas fora dos horários de pico.

Pelo art. 1º, fica autorizada a utilização das faixas exclusivas e corredores de ônibus por motociclistas, no território do Município de São Paulo, no horário entre as 10 horas e as 17 horas.

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.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em

Ver. Jair Tatto
Presidente

Ver. Atilio Francisco

Ver. Aurélio Nomura

Ver. Isaac Felix
Relator

Ver. Ota

Ver. Reginaldo Tripoli

Ver. Ricardo Nunes

Ver. Rodrigo Goulart

Ver. Zé Turin

REL. Nº 1.209/2017

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 15/09/2017
Pág. 61
Conferido: Maia

Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF 11.276

A SGP 21

São Paulo 15/09/2017

Maia
Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF 11.276