



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Secretaria de Apoio Legislativo - SGP2  
SPLegis

PROJETO DE LEI 251/2017 DE 18/04/2017

Promovente:

Ver. RICARDO TEIXEIRA (PROS)

Ementa:

DISPÕE SOBRE A AUTORIZAÇÃO DA SUSPENSÃO DE RODÍZIO DOS VEÍCULOS CADASTRADOS NOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS NOS DIAS DE PARALISAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO, EM SITUAÇÕES DE GREVE E DURANTE O RODÍZIO MUNICIPAL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Observações:

Arquivado em \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

---

Chefe de Seção



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

GABINETE 55º GV – VEREADOR RICARDO TEIXEIRA

PL

251/2017

**Projeto de lei**

**Dispõe sobre a autorização da suspensão de rodízio dos veículos cadastrados nos aplicativos de transporte individual de passageiros nos dias de paralisação do sistema de transporte público, em situações de greve e durante o rodízio municipal e dá outras providências.**

Art. 1º - Dispõe sobre a autorização da suspensão de rodízio dos veículos cadastrados nos aplicativos de transporte individual de passageiros nos dias de paralisação do sistema de transporte público, em situações de greve e durante o rodízio municipal.

Parágrafo único. Entende-se por transporte público, o sistema de ônibus, metrô, trens e micro-ônibus de cooperativas.

Art. 2º - Os veículos cadastrados nos aplicativos a serão suspensos do rodízio conforme o dígito final da placa de licenciamento, quando coincidir com a paralisação do transporte público, ocasionada pela greve.

Art 3º - Os veículos, também, poderão ser autorizados a utilizar a faixas e corredores exclusivos nos dias em que houver a paralisação do transporte público.

Art 4º - A autorização para a suspensão do rodízio municipal prevista nesta lei será, apenas, válida aos veículos que estiverem à disposição dos aplicativos durante o horário de restrição.

Art. 5º - Caberá as empresas que gerenciam os aplicativos informar e atualizar a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes todos os veículos que estão em serviço.

Art. 6º - O Poder Executivo, por meio da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, estabelecerá as formas de autorização, cadastramento,

Folha nº 01 do anexo  
do proc. nº 01-251 de 2017  
KARDE - I. ANDRADE  
Assistente Parlamentar  
RF 01.094

02

159 - 159-22 - 31/04/2017 - 17:09 - 004685 - 1/1

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO  
de Mobilidade  
25 ABR 2017  
SGP. 42

Segue(m) juntado(s), nesta data,  
documento(s) rubricado(s) sob nº  
02 e 03 e folha de informação  
sob nº 04. 26.06.17  
Ass: \_\_\_\_\_

Kardes Zilberto de Andrade  
Assistente Parlamentar  
SGP-21

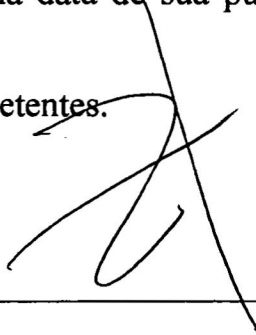
Folha nº 02 do anexo       
do proc. nº 01-251 de 20 12  
**KARELL I. ANDRADE**  
Assistente Parlamentar  
RF 141/894

suspensão, controle e identificação dos veículos prestadores deste serviço, previstos nesta lei.

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

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

Sala das Sessões. Às comissões competentes.



**RICARDO TEIXEIRA**

**VEREADOR**



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

GABINETE 55º GV – VEREADOR RICARDO TEIXEIRA

|                                            |
|--------------------------------------------|
| Folha nº 03 do anexo                       |
| do proc. nº 01-281 de 2017                 |
| KARL L. ANDRÉ DE<br>Assistente Parlamentar |
| RECEBUE                                    |

**JUSTIFICATIVA**

A Constituição Federal em seu art. 30, I e V, atribui ao Município competência para legislar sobre o transporte público local. Da mesma forma, o Código Nacional de Trânsito, em seu art. 24, I e II, encarrega-se o município fazer cumprir a legislação e a regulamentação do trânsito de veículos.

Outrossim, de acordo com Meirelles (2016, p. 432):

o decreto 7.777, de 24.7.2012, dispôs sobre medidas para a continuidade de atividades e serviços públicos dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal durante as greves, paralisações ou operações de retardamento de procedimentos administrativos [...] Tais medidas compreendem a elaboração de convênios com os serviços do Estado, Município e Distrito Federal e a adoção de procedimentos necessários à garantia do funcionamento regular das atividades ou serviços públicos durante a greve, paralisação ou operação de retardamento.

Isso posto, em uma cidade como São Paulo, com 10 milhões de habitantes em que o transporte público municipal, muitas vezes, é deficiente e o cidadão comum leva em média 1h44 para o seu deslocamento, é necessário incentivar e facilitar novas modalidades de transporte para sua locomoção.

É interessante perceber que o serviço de aplicativo conta com milhares de veículos cadastrados. De acordo com pesquisas de institutos renomados, como o Datafolha, 93% dos usuários dos aplicativos avaliaram os serviços com ótimo ou bom.

Por isso, é significativo que os veículos a serviço destes aplicativos tenham autorização para serem suspensos do rodízio municipal, pois beneficiam e ampliam a oferta de transporte na cidade.

Diante do exposto, apelo aos nobres pares para a possível aprovação deste importante projeto de lei.

**RICARDO TEIXEIRA  
VEREADOR**

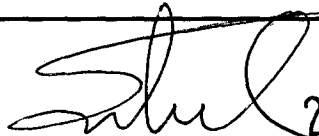


**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 04

do processo nº 01 – PL 251 de 2017, 26.04.17 (a)

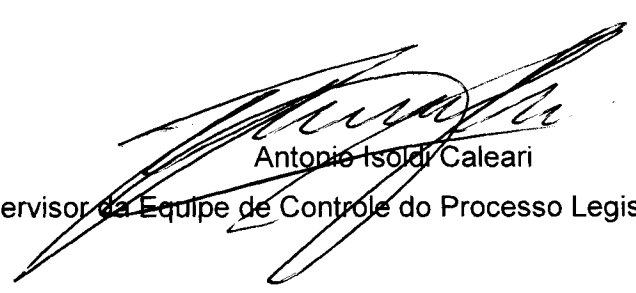
Karlão Izidoro de Andrade  
Deputado Parlamentar

|                                                                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>LIDO HOJE</b>                                                                               |
| <b>ÀS COMISSÕES DE:</b>                                                                        |
| Const., Just. e Leg. Constit.                                                                  |
| Administração Pública                                                                          |
| Enferm., Indus., At. Econ. Tur., L. e Gastron.                                                 |
| Finanças e Orçamento                                                                           |
|  25 ABR 2017 |
| <b>PRESIDENTE</b>                                                                              |

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

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

26 'ABR '2017

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

RECEBIDO DA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SETOR DE PESQUISA E AVALIAÇÃO DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS

EM 26/04/17 AS 16  
POR Karlão  
ASS: Karlão

05-34

100537

Bruno Lucchetti  
Técnico Administrativo  
RF. 11455

**SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA**

**PL 0251/17**

Realizada a pesquisa legislativa, a respeito do assunto foi localizado:

- 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. Revogada parcialmente pela Lei nº 13.241/2001;
- Lei Municipal nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, que autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 12.615, de 04 de maio de 1998, que autoriza os táxis a trafegar pelas faixas exclusivas de ônibus - Declarada Inconstitucional;
- Lei Municipal nº 12.632, de 6 de maio de 1998, que dispõe sobre a exclusão dos médicos da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo. Alterada pela Lei Municipal nº 15.964/14 ;
- Lei Municipal nº 14.751, de 28 de maio de 2008, que dispõe sobre a implantação de Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão, no Município de São Paulo;
- Lei Municipal nº 15.997, de 27 de maio de 2014, que estabelece a política municipal de incentivo ao uso de carros elétricos ou movidos a hidrogênio, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 16.279, de 08 de outubro de 2015, que dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 16.344, de 04 de janeiro de 2016, que altera o valor da multa prevista na Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para este fim;



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**  
PROCURADORIA

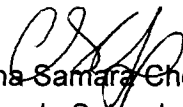
- Decreto Municipal nº 37.085, de 03 de outubro de 1997, que regulamenta a Lei nº 12.490/97, que autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, com alterações;
- Decreto Municipal nº 49.800, de 23 de julho de 2008, que regulamenta a Lei nº 14.751/08, que dispõe sobre a implantação do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão, no Município de São Paulo;
- PL 055/17, que dispõe sobre diretrizes para a exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros por plataforma eletrônica na Cidade de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 380/02, que dispõe sobre a suspensão automática do sistema de rodízio de veículos na Cidade de São Paulo, e dá outras providências;

Cópias dos textos acima indicados acompanham a presente informação.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 04.

São Paulo, 09 de maio de 2017.

  
Juliana Trindade von T Eberlin  
Procuradora Legislativa  
OAB/SP 232.414

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

Base de dados : legis

Pesquisa : 11.851

Total de referências : 1

Bruno Lucchetti

RF 11.455

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 onibus - 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 das 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 FUN-

COR:

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 funcionamento 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 Secretaria 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

CELSON ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças

REYNALDO EMYGIDIO 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

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

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 05 de dezembro de 2001, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

#### CAPÍTULO I

##### DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 1º - Os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo serão prestados sob os regimes público e privado.

§ 1º - O Transporte Coletivo Público de Passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme disposto no artigo 30, inciso V, da Constituição Federal e no artigo 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

§ 2º - O Transporte Coletivo Privado, destinado ao atendimento de segmento específico e pré-determinado da população, inclusive de escolares e de fretamento, está sujeito à regulamentação e à prévia autorização do Poder Público, conforme disposto no artigo 179, inciso II, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

#### CAPÍTULO II

##### DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO

##### PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 2º - O Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo fica organizado da seguinte forma, respeitados o Plano Diretor da Cidade e a Lei Orgânica do Município:

I - Sistema Integrado composto por:

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

b) Subsistema Local: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas internas de uma mesma região e alimentam o Subsistema Estrutural.

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

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

b) o prestador de serviço complementar deve aportar ao Poder Público um valor igual à remuneração fixada para o subsistema local por passageiro transportado.

Parágrafo único - As linhas metroviárias e ferroviárias metropolitanas são funcionalmente consideradas como parte do Subsistema Estrutural.

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

I - planejar o funcionamento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, com a finalidade de evitar a concorrência entre os regimes de prestação do serviço;

II - universalidade de atendimento, respeitados os direitos e obrigações dos usuários;

III - boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade;

IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

V - integração com os diferentes meios de transportes, em especial com o metrô e com as ferrovias metropolitanas;

VI - redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das

normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;  
VII - descentralização da gestão dos serviços delegados;  
VIII - estímulo à participação do usuário na fiscalização da prestação dos serviços delegados;

IX - articulação com as políticas de desenvolvimento urbano da Cidade definidas no Plano Diretor, de acordo com o artigo 174 da Lei Orgânica do Município de São Paulo e, no que couber, quanto ao Estatuto da Cidade, instituído pela Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

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

#### CAPÍTULO III

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

Art. 5º - Para os efeitos desta lei, consideram-se:

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

II - objeto da concessão: delegação da prestação e exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, nos Subsistemas Local e Estrutural, dentro dos limites do Município, que será condicionada a investimentos em bens reversíveis;

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

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

V - poder concedente e permitente: Poder Público;

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

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

Art. 6º - Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, por meio de concessão ou permissão, a prestação e a exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, no todo ou em parte, conforme disposto nos artigos 128 e 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo:

I - a concessão será outorgada à pessoa jurídica ou consórcio de empresas brasileiras, constituído para o procedimento licitatório;

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

§ 1º - O disposto no "caput" deste artigo, respeitados os contratos firmados, não impede o Poder Público de utilizar outras formas ou instrumentos jurídicos para transferir a terceiros a operação direta do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, mediante prévio procedimento licitatório, nos termos do § 1º do artigo 128 da Lei Orgânica do Município, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

§ 2º - Em caráter emergencial e a título precário, o Poder Público poderá utilizar outros instrumentos jurídicos para transferir a operação do serviço, objeto do "caput" deste artigo, até que seja possível o restabelecimento da normalidade de sua execução.

Art. 7º - Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, operadores ou não, individualmente ou em consórcio, sob o regime de concessão, a exploração dos bens públicos vinculados ao Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município, mediante prévio procedimento licitatório.

Parágrafo único - O disposto no "caput" deste artigo não impede o Poder Executivo de conceder o uso de próprios municipais para serem utilizados pelo operador diretamente na exploração do serviço concedido ou em empreendimentos associados, de acordo com as

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V - o ônus da delegação, quando existente;

VI - as formas de remuneração do serviço.

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

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

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

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

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

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

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

condições que serão definidas no edital e no contrato.

Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:

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

II - autorizar e regular todas as linhas ou trechos de linha dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município, especialmente quanto ao Sistema Integrado;

III - regulamentar o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, observando-se as seguintes diretrizes:

a) cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o Serviço, bem como as cláusulas do contrato;

b) fiscalizar e controlar permanentemente a prestação do serviço;

c) aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais;

d) intervir na concessão, nos casos e condições previstos na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

e) extinguir a concessão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;

f) revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;

g) homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;

h) zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

i) receber, apurar e solucionar denúncias e reclamações dos usuários, que serão classificadas das providências tomadas;

j) estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;

l) implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

Parágrafo único - Para o exercício das atribuições dispostas neste artigo, o Poder Público poderá contratar serviços especializados de empresas de engenharia e de arquitetura consultivas, mediante prévio procedimento licitatório, nos termos do artigo 128 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

Art. 9º - Constitui obrigação dos operadores prestar o serviço delegado, de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como na Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e alterações subsequentes, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:

I - prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;

II - efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões determinados pelo Poder Público, de modo a possibilitar a fiscalização pública;

III - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;

IV - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo operador e o Poder Público;

V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;

VI - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;

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

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

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

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

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

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

Art. 19 - A permissão será revogada:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 24 - Do ato da intervenção deverá constar:

V - os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço;

VI - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;

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

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

IX - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;

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

XI - os bens reversíveis;

XII - os casos de rescisão;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

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

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

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

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

celebração dos contratos.

#### CAPÍTULO V

#### DA GESTÃO DESCENTRALIZADA DO SISTEMA

#### DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

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

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

II - executar a fiscalização da prestação dos serviços;

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

Parágrafo único - Para executar as atribuições dispostas neste artigo, a São Paulo

Transporte S.A. será contratada pelo Poder Público.

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

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

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

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

Complementares;

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

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

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

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

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

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

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

V - implementar formas de fomento, inclusive mediante licitações, para delegação dos

serviços de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;

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

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

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

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

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

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

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

I - os motivos da intervenção e sua necessidade;

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

III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;

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

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

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

#### CAPÍTULO IV

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

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

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

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

a) remuneração dos operadores;

b) despesas de comercialização;

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

d) fiscalização e planejamento operacional.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bruno Lucchetti  
 R\$ 11.455

público de qualidade e a educação de trânsito e transporte;  
 III - aperfeiçoar, treinar e qualificar os trabalhadores do sistema, abrangendo funções de operação, fiscalização, manutenção e administração.

#### CAPÍTULO VI

#### DAS PENALIDADES

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

I - imediata apreensão dos veículos;

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

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

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

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

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

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

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

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - afastamento de funcionários;

V - intervenção, no caso de concessão;

VI - rescisão do contrato;

VII - declaração de caducidade da concessão.

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

#### CAPÍTULO VII

#### DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPPLICI, PREFEITA

ANNA EMÍLIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes

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

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Base de dados: **legis**  
Pesquisar: **LEI12.490/1997 [Todos os campos]**  
Total de referências: **1**

Bruno Lucchetti  
RF 11.455

1/1

Título: LEI Nº 12.490 03/10/1997 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Transito de Veiculos Automotores no Municipio de Sao Paulo e da outras providencias.

Publicação: DOM 04/10/1997 p. 1 c. 1-2

Projeto: Projeto de Lei Nº 747/1997 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Celso Pitta

Regulamentação: Decreto nº 37.085/1997 - 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.

Notas: - Os artigos que cuidam da aplicação de penalidades vigorarao a partir do 8º dia da vigencia desta Lei.

Notas complem.: - Decreto nº 37.408/1998 - Suspende o Programa de Restrição ao Transito de Veiculos Automotores, autorizado por esta Lei.  
- Decreto nº 37.658/1998 - Exclui do Rodizio os veiculos de propriedade do TRE e os requisitados por esse orgao, do Estado e da Prefeitura.  
- Lei nº 12.632/1998 - Dispoe sobre a exclusao dos medicos da restrição imposta quanto a circulação de veiculos.  
- Decreto nº 39.645/2000 - Exclui do Rodizio os veiculos de propriedade do TRE e os requisitados por esse orgao, do Estado e da Prefeitura.  
- Decreto nº 42.227/2002 - Exclui do rodizio os veiculos de propriedade do TRE e os requisitados por esse orgao, do Estado e da Prefeitura.  
- Decreto nº 45.245/2004 - Exclui do rodízio os veículos de propriedade do TRE e os requisitados por esse órgão, do Estado e da Prefeitura.  
- Decreto nº 46.136/2005 - Exclui do rodízio veículos a serviço da Justiça Eleitoral.

Indexação: CET /art.4º/ - Circulação /art. 1º-par.1º/ - Comando de Policiamento de Transito /art.4º/ - Competencia /art.4º/ - Diretor /art.4º/ - DSV /art.4º;art.6º/ - Fiscalização /art.4º/ - Implantação - Penalidade /art.3º/ - Rodizio de Veiculos - Secretaria Municipal de Transportes /art.4º;art.6º/ - Transito - Veiculos

[ Retorna ]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

LEI N. 12.490 - DE 3 DE OUTUBRO DE 1997

Autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, e dá outras providências.

(Projeto de Lei n. 747/97, do Executivo)

Celso Pitta, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 2 de outubro de 1997, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Executivo autorizado a implantar, em caráter experimental, Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, de conformidade com o estabelecido em regulamento.

§ 1º A medida autorizada objetiva a melhoria das condições do trânsito, através da redução do número de veículos em circulação nas vias públicas, de 2ª às 6ª feiras, exceto feriados.

§ 2º As normas regulamentadoras deverão definir os critérios adotados para a implantação da medida, bem como os meses, dias, horários e locais a serem alcançados, conforme o dígito final da placa de licenciamento.

§ 3º Fica permitida a circulação de caminhões pelas vias que delimitam o Centro Expandido.

Art. 2º A restrição ao trânsito não se aplicará aos seguintes veículos:

I - de transporte coletivo e de lotação devidamente autorizados a operar o serviço;

II - motocicletas e similares;

III - táxis;

IV - de transporte escolar;

V - guinchos;

VI - outros, empregados em serviços essenciais e de emergência, conforme definido em regulamento.

Art. 3º A inobservância da restrição objeto do programa de que trata esta Lei acarretará a aplicação da penalidade correspondente, prevista no Código Nacional de Trânsito - CNT.

Art. 4º Caberá ao Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, fiscalizar, com a participação da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e do Comando de Policiamento de Trânsito - CPTran, o cumprimento da restrição imposta e aplicar a penalidade cabível.

Art. 5º Fica o Executivo autorizado a celebrar convênios com órgãos ou entidades federais, estaduais ou municipais, objetivando o pleno cumprimento das determinações desta Lei.

Art. 6º A Secretaria Municipal de Transportes - SMT, por meio do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, fará publicar no "Diário Oficial" do Município, anualmente, relatório informativo apresentando os resultados técnicos obtidos.

Art. 7º Decorrido o prazo de 6 (seis) meses, o Executivo, mediante avaliação técnica ou pesquisa à população, verificará a necessidade de dar continuidade, ser cancelado ou alterado o controle de restrição ao trânsito.

Art. 8º No caso de ocorrências extraordinárias, a juízo do Poder Executivo, as restrições previstas nesta Lei, poderão sofrer alterações ou ser suspensas pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, conforme regulamentação do Executivo.

Art. 9º Fica o Executivo autorizado a proceder entendimentos com o Governo Estadual e as prefeituras dos Municípios limitantes, no sentido de estabelecer um programa integrado de transportes coletivos na região metropolitana.

Art. 10. O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 30 (trinta) dias, a partir da data de sua publicação.

Art. 11. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão por conta das dotações próprias.

Art. 12. Revogadas as disposições em contrário, esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, à exceção dos artigos que cuidam da aplicação de penalidades, que vigorarão a partir do 8º dia de sua vigência.

---

Base de dados : legis

Pesquisa : 12.615

Total de referências : 1

---

Bruno Lucchetti

RF 11.455

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 : 12.632

Total de referências : 1

---

Bruno Lucchetti

RF 11.455

1/1

Título: LEI Nº 12.632 06/05/1998 ([ver documento](#))

Revogado(a) parcialmente

Ementa: Dispoe sobre a exclusao dos medicos da restricao imposta quanto a circulacao de veiculos no Municipio de Sao Paulo.

Projeto: Projeto de Lei Nº 448/1997 ([ver documento](#))

Autor(es): Paulo Frange

Regulamentação: Decreto nº 39.563/2000 - Regulamenta esta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 55.246/2014 - Confere nova regulamentação a 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 15.964/2014 - Revoga o parágrafo único do art. 2º desta Lei. ([ver documento](#))

---

[\[ Back \]](#)

Bruno Lucchetti  
RF 11.455

LEI N. 12.632 - DE 6 DE MAIO DE 1998

Dispõe sobre a exclusão dos médicos da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo.

(Projeto de Lei n. 448/97, do Vereador Paulo Frange)

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 médicos residentes no Município de São Paulo, ficam excluídos de qualquer restrição quanto à circulação de veículo de sua propriedade, quando utilizado no trabalho diário.

Art. 2º A exceção prevista no artigo anterior, aplicar-se-á a um único veículo de cada médico, considerando como tal, aquele de seu exclusivo trabalho.

Parágrafo único. O mencionado veículo deverá ter afixado no vidro dianteiro, selo adesivo identificador, a ser adquirido às expensas do beneficiário.

Art. 3º O Executivo regulamentará a presente lei, no prazo de 15 (quinze) dias, a contar da sua vigência.

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Secretaria de Documentação  
Equipe de Documentação do Legislativo

**LEI N° 15.964, DE 22 DE JANEIRO DE 2014**

**(Projeto de Lei n° 123/12, do Vereador Paulo Frange - PTB)**

*Revoga o parágrafo único do art. 2º da Lei Municipal n° 12.632, de 6 de maio de 1998, e dá outras providências.*

FERNANDO HADDAD, 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 18 de dezembro de 2013, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica revogado o parágrafo único do art. 2º da Lei Municipal n° 12.632, de 6 de maio de 1998.

Art. 2º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados a partir da data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 22 de janeiro de 2014, 460º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 22 de janeiro de 2014.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 23/01/2014, p. 1 c. 1

Para informações sobre revogações ou alterações a esta norma, visite o site [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br).

---

Base de dados : legis

Pesquisa : 14.751

Total de referências : 1

---

Bruno Lucchetti

RF 11.455

1/1

Título: LEI Nº 14.751 28/05/2008 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a implantação de Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão, no Município de São Paulo.

Projeto: Projeto de Lei Nº 148/2008 ([ver documento](#))

Autor(es): Jooji Hato; Miriam Athiê

Regulamentação: Decreto nº 49.800/2008 - 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 14.751, DE 28 DE MAIO DE 2008

(Projeto de Lei nº 148/08, dos Vereadores Jooji Hato – PMDB e Myryam Athie – PDT)

Dispõe sobre a implantação de Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos

Automotores Pesados, do tipo caminhão, no Município de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 9 de abril de 2008, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica implantado, em caráter experimental, o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão, no Município de São Paulo.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 2º A restrição ao trânsito não se aplicará aos seguintes veículos pesados do tipo caminhão:

I - guinchos;

II - outros, empregados em serviços essenciais e de emergência, conforme definido em regulamento.

Art. 3º A inobservância da restrição objeto do programa de que trata esta lei acarretará a aplicação da penalidade correspondente, prevista no Código Nacional de Trânsito - CNT.

Art. 4º Caberá ao Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, fiscalizar, com a participação da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e do Comando de Policiamento de Trânsito - CPTran, o cumprimento da restrição imposta e aplicar a penalidade cabível.

Art. 5º Poderá ocorrer celebração de convênios com órgãos ou entidades federais, estaduais ou municipais, objetivando o pleno cumprimento das determinações desta lei.

Art. 6º Os resultados técnicos obtidos deverão ser publicados anualmente no Diário Oficial.

Art. 7º Decorrido o prazo de 6 (seis) meses, o Executivo, mediante avaliação técnica ou pesquisa à população, verificará a necessidade de dar continuidade, ser cancelado ou alterado o presente controle de restrição ao trânsito de veículos automotores pesados, do tipo caminhão.

Art. 8º No caso de ocorrências extraordinárias, a juízo do Poder Executivo, as restrições previstas nesta lei poderão sofrer alterações ou ser suspensas pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, conforme regulamentação do Executivo.

Art. 9º O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias, a partir da data de sua publicação.

Art. 10. As despesas decorrentes da aplicação desta lei correrão por conta das dotações próprias.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 28 de maio de 2008, 455º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 28 de maio de 2008.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

---

Base de dados : **legis**Pesquisa : **15.997**Total de referências : **1**

---

Bruno Lucchetti

RF 11.455

**1/1**Título: LEI Nº 15.997 27/05/2014 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Estabelece a política municipal de incentivo ao uso de carros elétricos ou movidos a hidrogênio, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 276/2012 ([ver documento](#))

Autor(es): Antonio Donato

Legislação explicativa: Decreto nº 56.349/2015 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))

---

[ [Back](#) ]



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Secretaria de Documentação  
Equipe de Documentação do Legislativo

**LEI Nº 15.997, DE 27 DE MAIO DE 2014**  
**(Projeto de Lei nº 276/12, do Vereador Donato - PT)**

*Estabelece a política municipal de incentivo ao uso de carros elétricos ou movidos a hidrogênio, e dá outras providências.*

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

Art. 1º O Município de São Paulo incentivará a utilização de veículos automotores movidos à base de energia elétrica ou a hidrogênio.

Art. 2º Para os fins desta lei, consideram-se veículos impulsionados a energia elétrica ou a hidrogênio os movidos exclusivamente com estes combustíveis e também os chamados "veículos híbridos", movidos com motores a combustão e também com motores elétricos ou a hidrogênio.

Art. 3º O incentivo ao uso dos veículos descritos no artigo poderá ser conferido pelo Poder Público Municipal mediante devolução da quota-parte do IPVA - Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores, arrecadada pelo Município em função da tributação incidente nos veículos.

Parágrafo único. O benefício da devolução integral da quota-parte do IPVA pertencente ao Município deverá ficar restrito aos 05 (cinco) primeiros anos da tributação incidente no bem (veículo).

Art. 4º (VETADO)

Art. 5º Como forma de incentivar a utilização dos carros elétricos e os movidos a hidrogênio, a Secretaria Municipal de Transportes poderá editar regulamentação excluindo esses veículos do rodízio municipal de circulação de veículos.

Art. 6º Os benefícios previstos nos arts. 3º, 4º e 5º desta lei ficam restritos aos veículos com valor igual ou inferior a R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais).

Art. 7º A Secretaria Municipal de Transportes divulgará, semestralmente, listagem dos modelos de veículos que se enquadram na descrição do art. 2º desta lei, portanto, aqueles que poderão usufruir dos benefícios previstos nesta lei.

Art. 8º As despesas decorrentes da implantação desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 9º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação e será regulamentada pelo Poder Executivo no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de início de vigência, ficando revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 27 de maio de 2014, 461º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 27 de maio de 2014.

**Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 28/05/2014, p. 1 c. 1**

**Para informações sobre revogações ou alterações a esta norma, visite o site [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br).**

Base de dados : legis

Pesquisa : 16279

Total de referências : 1

Bruno Lucchetti  
RF 11.455

1/1

Título: LEI Nº 16.279 08/10/2015 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 349/2014 ([ver documento](#))

Autor(es): Adilson Amadeu; Abou Anni; Adolfo Quintas; Alessandro Guedes; Alfredo Cavalcante; Anibal de Freitas; Ari Friedenbach; Atilio Francisco; Aurelio Miguel; Calvo; Claudinho de Souza; Conte Lopes; Dalton Silvano; Edir Sales; Eduardo Tuma; Eliseu Gabriel; Gilson Barreto; Jair Tatto; Jonas Camisa Nova; Marquito; Nelo Rodolfo; Netinho de Paula; Noemi Nonato; Ota; Paulo Frange; Edemilson Chaves; Quito Formiga; Reis; Ricardo Nunes; Ricardo Teixeira; Rodolfo Despachante; Salomão Pereira; Senival Moura; Toninho Paiva; Ushitaro Kamia; Valdecir Cabrabom; Vavá; Wadih Mutran

[ [Back](#) ]



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar  
Secretaria de Documentação  
Equipe de Documentação do Legislativo

### **LEI Nº 16.279, DE 8 DE OUTUBRO DE 2015**

(Projeto de Lei nº 349/14, dos Vereadores Adilson Amadeu – PTB, Abou Anni – V, Adolfo Quintas – PSDB, Alessandro Guedes – PT, Alfredinho – PT, Aníbal de Freitas – PSDB, Ari Friedenbach – PROS, Atilio Francisco – PRB, Aurelio Miguel – PR, Calvo – PMDB, Claudinho de Souza – PSDB, Conte Lopes – PTB, Dalton Silvano – PV, Edir Sales – PSD, Eduardo Tuma – PSDB, Eliseu Gabriel – PSB, Gilson Barreto – PSDB, Jair Tatto – PT, Jonas Camisa Nova – DEMOCRATAS, Marquito – PTB, Nelo Rodolfo – PMDB, Netinho de Paula – PDT, Noemi Nonato – PROS, Ota – PROS, Paulo Frange – PTB, PR, Edemilson Chaves – PP, Quito Formiga – PR, Reis – PT, Ricardo Nunes – PMDB, Ricardo Teixeira – PV, Rodolfo Despachante – PHS, Salomão Pereira – PSDB, Senival Moura – PT, Toninho Paiva – PR, Ushitaro Kamia – PSD, Valdecir Cabrabom – PTB, Vavá – PT E Wadih Mutran – PP)

*Dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas no Município de São Paulo, e dá outras providências.*

FERNANDO HADDAD, 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 17 de setembro de 2015, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica proibido no âmbito da Cidade de São Paulo o transporte remunerado de pessoas em veículos particulares cadastrados através de aplicativos para locais pré-estabelecidos.

Art. 2º Para efeitos desta lei, fica também proibida a associação entre empresas administradoras desses aplicativos e estabelecimentos comerciais para o transporte remunerado de passageiros em veículos que não atendam às exigências da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para execução do serviço na Cidade de São Paulo.

Art. 3º A infração ao disposto nesta lei acarretará ao condutor e aos estabelecimentos multa no valor de R\$ 1.700,00 (mil e setecentos reais), apreensão de veículo e demais sanções cabíveis.

Parágrafo único. O valor da multa de que trata o “caput” deste artigo será atualizado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Art.

4º O Poder Executivo deverá promover estudos para o aprimoramento da legislação de transporte individual de passageiros e a compatibilização de novos serviços e tecnologias com o modelo previsto na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

Art. 5º A Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com modificações posteriores, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 39-A. Deverá ser disponibilizada aos usuários ferramenta para avaliação do condutor, do veículo e da qualidade geral do serviço prestado.” (NR)

“Art. 41. ....

§ 1º As penas de advertência e suspensão implicarão obrigatoriamente em anotação desabonadora, que deverá constar do prontuário do condutor.

§ 2º Os resultados das avaliações dos usuários previstas no art. 39-A desta lei ensejarão a aplicação das penalidades estabelecidas no "caput" deste artigo, nos termos do regulamento." (NR)

Art. 6º As despesas com a execução desta lei correrão à conta das dotações próprias do Orçamento, suplementadas se necessário.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 8 de outubro de 2015, 462º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 8 de outubro de 2015.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 09/10/2015, p. 1 c. 1

Para informações sobre revogações ou alterações a esta norma, visite o site [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br).

---

Base de dados : **legis**Pesquisa : **16344**Total de referências : **1**

---

Bruno Lucchetti

RF 11.455

**1/1**Título: LEI Nº 16.344 04/01/2016 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Altera o valor da multa prevista na Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para este fim.

Projeto: Projeto de Lei Nº 161/2015 ([ver documento](#))Autor(es): Adilson Amadeu

---

[ [Back](#) ]



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar  
Secretaria de Documentação  
Equipe de Documentação do Legislativo

Bruno Lucchetti  
RF 11.455

### **LEI Nº 16.344, DE 4 DE JANEIRO DE 2016**

**(Projeto de Lei nº 161/15, do Vereador Adilson Amadeu - PTB)**

*Altera o valor da multa prevista na Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para este fim.*

FERNANDO HADDAD, 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 25 de novembro de 2015, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica alterado o valor da multa prevista no art. 2º da Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim no Município de São Paulo, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º Na hipótese de descumprimento do disposto no art. 1º desta lei, o infrator estará sujeito à cominação de multa no valor de R\$ 4.500,00 (quatro mil e quinhentos reais), apreensão do veículo e demais sanções cabíveis."

Art. 2º O Executivo regulamentará a presente lei no que couber no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 3º As despesas decorrentes da implantação desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 4 de janeiro de 2016, 462º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 4 de janeiro de 2016.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 05/01/2016, p. 1 c. 1-2

Para informações sobre revogações ou alterações a esta norma, visite o site [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br).

## Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP.3)

Base de dados: **legis**Pesquisar: **DECRETO\*37.085/(6)\*1997 [Todos os campos]**Total de referências: **1**

Bruno Lucchetti

RF 11.455

1/1

Título: DECRETO N° 37.085 03/10/1997 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Regulamenta a Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, que autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo.

Publicação: DOM 04/10/1997 p. 1-2 c. todas

Notas: - A ser implantado nos meses de fevereiro a junho e de agosto a dezembro nos períodos compreendidos entre 7 h 00 e 10 h 00 e entre 17 h 00 e 20 h 00 horas, de segunda a sexta-feira exceto feriados. Os artigos que cuidam da aplicação de penalidades vigorarão a partir do 8º dia da vigência da Lei.

Notas complement.: - Decreto nº 37.408/1998 - Suspende o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores, estabelecido por este Decreto.

- Decreto nº 49.636/2008 - Dispõe sobre o trânsito dos veículos urbanos de carga (rodízio) na Zona de Máxima Restrição de Circulação, nos períodos e nos horários que especifica.

Alterações: Dec. 37.346/1998 - Altera este Decreto.; (ver documento)Dec. 38.815/1999 - Altera a redação da alínea "c" do inciso VI do artigo 5º deste Decreto.; (ver documento)Dec. 39.538/2000 - Altera o art. 1º deste Decreto.; (ver documento)Dec. 41.600/2002 - Altera o art. 1º deste Decreto.; (ver documento)Dec. 44.099/2003 - Altera o inciso VI do art. 5º deste Decreto.; (ver documento)Dec. 45.273/2004 - Altera a alínea "c" do inciso VI do art. 5º deste Decreto.; (ver documento)Dec. 47.680/2006 - Altera o inciso VI do artigo 5º deste Decreto.; (ver documento)Dec. 56.418/2015 - Acrescenta inciso VII ao art. 5º deste Decreto. (ver documento)

Indexação: CET /art.7º/ - Circulação /art. 4º/ - Comando de Policiamento de Trânsito /art.7º/ - Competência /art.7º/ - Criação /art.1º/ - Diretor /art.7º/ - DSV /art.7º;art.9º/ - Fiscalização /art.7º/ - Implantação - Penalidade /art.6º-par.2º/ - Rodízio de veículos - Secretaria Municipal de Transportes /art.7 a art.12/ - Trânsito - Veículos

[ Retorna ]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

DECRETO Nº 37.085, DE 3 DE OUTUBRO DE 1997

Regulamenta a Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, que autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo.

CELSO PITTA, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, CONSIDERANDO o disposto na Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997;

CONSIDERANDO que a melhoria da fluidez viária aumenta o nível de qualidade de vida da população;

CONSIDERANDO que a implantação do programa de reescalonamento de horários de circulação de veículos automotores é importante instrumento para alcançar o objetivo mencionado,

D E C R E T A:

Art. 1º - Fica criado o "Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo", em caráter experimental, a ser implantado nos meses de fevereiro a junho e de agosto a dezembro, nos períodos compreendidos entre 7h00 e 10h00 e entre 17h00 e 20h00 horas, de segunda a sexta-feira, exceto feriados.

Art. 2º - O Programa ora criado objetiva a melhoria das condições do trânsito, por meio da redução do número de veículos em circulação nas vias públicas, com base no dígito final da placa de licenciamento, ficando proibida a circulação, nos horários fixados no artigo 1º deste decreto, na seguinte conformidade:

- I - 2ª feiras: finais 1 e 2;
- II - 3ª feiras: finais 3 e 4;
- III - 4ª feiras: finais 5 e 6;
- IV - 5ª feiras: finais 7 e 8;
- V - 6ª feiras: finais 9 e 0.

Art. 3º - O Programa abrange a área compreendida no Centro Expandido (mini-anel viário), conforme Anexos I - Relação das Vias e II - Mapa, integrantes deste decreto, e é delimitada pelas seguintes vias, inclusive: Marginal do Rio Tietê, Marginal do Rio Pinheiros, Avenida dos Bandeirantes, Avenida Afonso D'Escragnolle Taunay, Complexo Viário Maria Maluf, Avenida Presidente Tancredo Neves, Avenida das Juntas Provisórias, Viaduto Grande São Paulo, Avenida Professor Luís Inácio de Anhaia Melo e Avenida Salim Farah Maluf.

Art. 4º - As disposições deste decreto são aplicáveis aos veículos que circulem na região delimitada no artigo anterior, durante o período de execução do Programa, independentemente da localidade de seu licenciamento.

Parágrafo único - Os caminhões poderão circular pelas vias que delimitam o Centro Expandido, mencionadas no artigo anterior.

Art. 5º - Excetuam-se da proibição de circulação de que trata este decreto os seguintes veículos:

- I - de transporte coletivo e de lotação, devidamente autorizados a operar o serviço;
- II - motocicletas e similares;
- III - táxis;
- IV - de transporte escolar;
- V - quinhos;
- VI - outros, empregados em serviços essenciais e de emergência, assim considerados, para os fins deste decreto:
  - a) ambulâncias;
  - b) policiamento, corpo de bombeiros, defesa civil e veículos militares devidamente identificados como tais;
  - c) serviço funerário, água, luz, telefone, gás, trânsito, coleta de lixo e correio, devidamente identificados como tais;
  - d) transporte de combustível e insumos diretamente ligados a atividades hospitalares;
  - e) transporte de sangue e derivados, de órgão para transplante e de materiais para análises clínicas;

f) transporte de material necessário a campanhas de saúde pública;

g) transporte de combustível aeronáutico e ferroviário;

h) transporte e segurança de valores;

i) órgãos da imprensa;

j) dirigidos por pessoas portadoras de deficiência ou por quem as transportem.

Art. 6º - A inobservância da restrição objeto do Programa acarretará a autuação da infração prevista no artigo 83, inciso X, do Código Nacional de Trânsito, ou do dispositivo equivalente que vier a substituí-lo quando da vigência do novo Código, observando-se as regras de reincidência pertinentes.

§ 1º - Caracteriza-se a infração por período de utilização irregular do veículo no dia e na área especificados neste decreto.

§ 2º - Das penalidades aplicadas caberá recurso às Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARIS/DSV, no prazo legal.

Art. 7º - Compete ao Diretor do Departamento de Operações do Sistema Viário - DSV da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, fiscalizar, com a participação da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e do Comando de Policiamento de Trânsito - CPTran, o cumprimento da restrição imposta e aplicar a penalidade cabível.

Art. 8º - A Secretaria Municipal de Transportes - SMT avaliará a conveniência de celebração de convênios com órgãos ou entidades federais, estaduais ou municipais, objetivando a plena execução do Programa de que cuida este decreto.

Art. 9º - A Secretaria Municipal de Transportes - SMT, por meio do Departamento de Operações do Sistema Viário - DSV, fará publicar no Diário Oficial do Município, anualmente, relatório informativo apresentando os resultados técnicos obtidos.

Art. 10 - Decorrido o prazo de 12 (doze) meses a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, mediante avaliação técnica ou pesquisa de população, verificará a necessidade de dar continuidade, ser cancelado ou alterado o Programa de Restrição ao Trânsito.

Art. 11 - No caso de alterações extraordinárias, a execução do Programa, a que se refere este decreto, poderá sofrer alterações ou ser suspensa, pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, mediante Portaria da Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Parágrafo único - Entende-se por ocorrências extraordinárias, aquelas que afetem a fluidez do trânsito, tais como, enchentes, calamidades, greves, acidentes na infra-estrutura viária, etc., ou quando for previsível a baixa de volume de tráfego, em datas próximas a feriados.

Art. 12 - Fica a Secretaria Municipal de Transportes autorizada a manter entendimentos com o Governo Estadual e as Prefeituras dos Municípios limítrofes, no sentido de estabelecer um programa integrado de transportes coletivos na região metropolitana.

Art. 13 - Revogadas as disposições em contrário, este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, à exceção dos artigos que cuidam da aplicação de penalidades, que vigorarão a partir do 8º dia de sua vigência.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 3 de outubro de 1997, 444ª da fundação de São Paulo.

CELSO PITTA, PREFEITO

EVALDO PEREIRA DE BRITO, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOSÉ ANTONIO DE FREITAS, Secretário das Finanças

CARLOS DE SOUZA TOLEDO, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 3 de outubro de 1997.

EVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

ANEXOS I e II INTEGRANTES DO DECRETO Nº 37.085, DE 3 DE OUTUBRO DE 1997

## ANEXO I - RELAÇÃO DAS VIAS

Vias que compõem o perímetro do Mini Anel Viário:

Marginal Tietê / Sentido Rodovia Presidente Castelo Branco / Rodovia Ayrton Senna

Avenida Embaixador Macedo Soares, entre Ponte dos Remédios e Ponte da Freguesia do Ó.

Avenida Presidente Castelo Branco, entre Ponte da Freguesia do Ó e ponte Presidente Jânio Quadros.

Avenida Condessa Elizabeth de Robiano, entre Ponte Presidente Jânio Quadros (antiga Ponte Vila Maria) e Ponte do Tatuapé.

Marginal Tietê / Sentido Rodovia Ayrton Senna / Rodovia Presidente Castelo Branco

Avenida Morvan Dias de Figueiredo, entre Ponte do Tatuapé e Ponte das Bandeiras.

Avenida Assis Chateaubriand, entre Ponte das Bandeiras e Ponte da Casa Verde.

Avenida Otaviano Alves de Lima, entre Ponte da Casa Verde e Ponte Atilio Fontana.

Avenida Marginal Direita do Tietê, entre Ponte Atilio Fontana e Ponte dos Remédios.

Trevo de 32 ("Cebolão"), entre Ponte dos Remédios e Rua André Beauneveu.

Marginal Pinheiros / Sentido Rodovia Presidente Castelo Branco / Interlagos

Avenida da Marginal Esquerda do Rio Pinheiros, Via Expressa saída da Rodovia Castelo Branco, entre saída do Trevo de 32 ("Cebolão") e Avenida Engenheiro Billings.

Rua André Beauneveu, entre saída do Trevo 32 ("Cebolão") e Avenida Engenheiro Billings, Via Expressa.

Avenida Engenheiro Billings, Via Expressa e Local, entre Avenida André Beauneveu e Ponte da Cidade Universitária.

Avenida Magalhães de Castro, Via Local, entre Ponte Cidade Universitária e Ponte Engenheiro Ary Torres.

Avenida Marginal do Rio Pinheiros, Via Expressa, entre Ponte Cidade Universitária e Ponte Engenheiro Ary Torres.

Marginal Pinheiros / Sentido Interlagos / Rodovia Presidente Castelo Branco

Avenida das Nações Unidas, entre Viaduto República da Armênia e Ponte dos Remédios.

Rua Hungria, Via Local, entre Ponte Engenheiro Roberto R. Zuccolo (antiga Ponte Cidade Jardim) e Rua Manduri.

Rua General Furtado Nascimento, Via Local, entre Rua Miralta e Avenida Arruda Botelho.

Ponte Engenheiro Ary Torres

Avenida dos Bandeirantes  
Avenida dos Bandeirantes, sentido Margi-  
nal / Jabaquara, entre Ponte Engenheiro Ary Torres e  
Viaduto Jabaquara.  
Avenida dos Bandeirantes, sentido Jaba-  
quara e Viaduto Re-

quara / Marginal, entre Viaduto Jabaquara e Viaduto Re-  
publica da Arménia.

quara / Marginal, entre Viaduto Jabaqueiro e Viaduto Ministro Aliomar Baleseiro.

Viaduto Ministro Aliomar Baleeiro  
Complexo Viário Maria Maluf, entre Via-  
Allomar Baleeiro e Avenida Presidente Tan-  
credo Neves

Avenida Presidente Tancredo Neves, entre  
Complexo Viário Maria Maluf e Praça Altamar Dutra  
Praça Altamar Dutra

Complexo Viário Maria Rosa  
Praça Altamar Dutra  
Avenida das Juntas Provisórias, entre  
Praça Altamar Dutra e Praça Ari da Rocha  
Praça Ari da Rocha

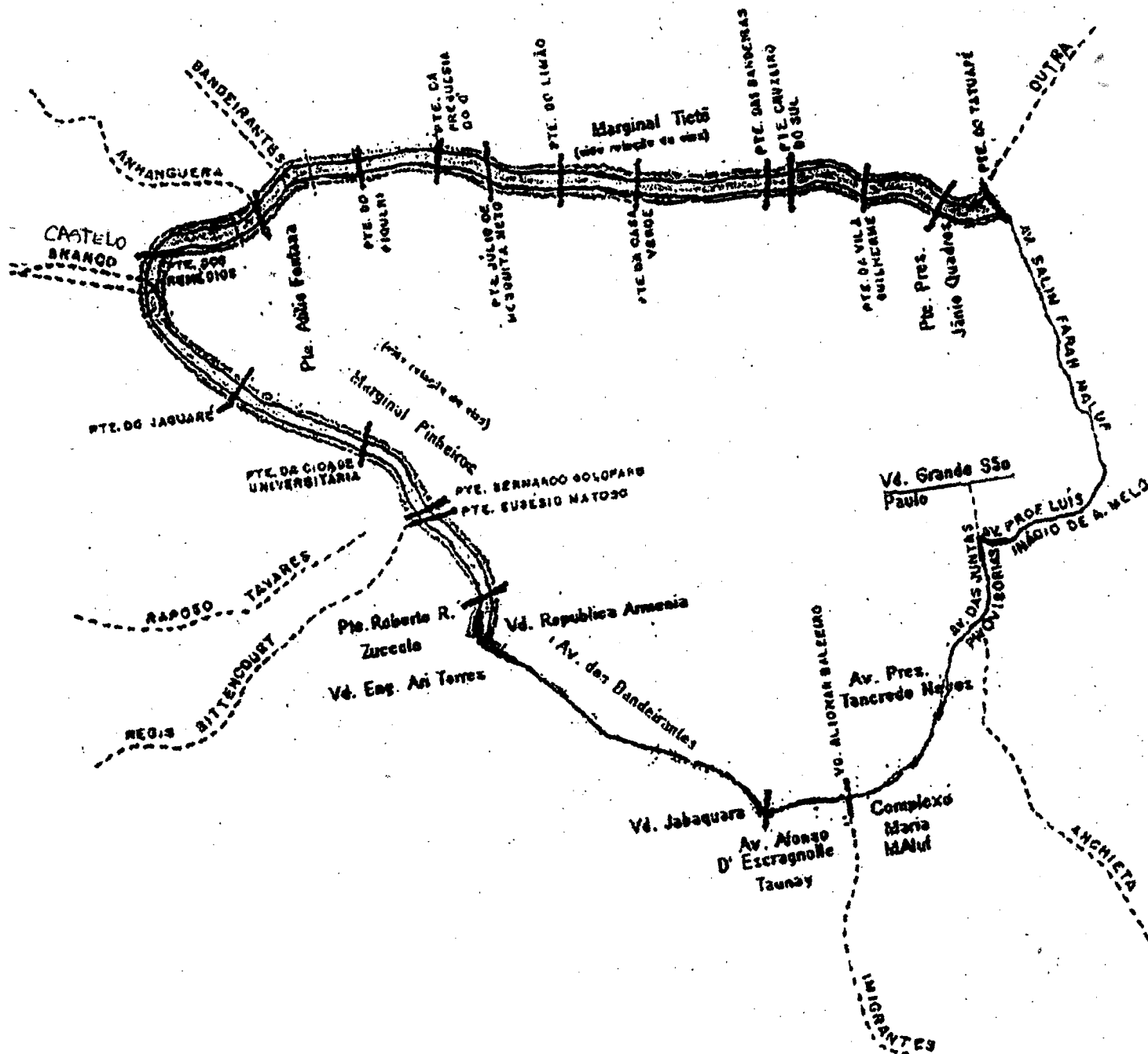
Praça Ari da Rocha  
Viaduto Grande São Paulo

Viaduto Grande São Paulo  
Avenida Professor Luiz Inácio Anhala  
Melo, entre Viaduto Grande São Paulo e Praça Maria da  
Penha Nascimento Silva  
Praça Maria da Penha Nascimento Silva  
entre Praça

Praça Maria da Penha Nascimento Silva  
Sarah Maluf, entre

Maria da Penha Nascimento Silva e Ponte Tatuapé  
 Avenida Salim Farah Maluf, entre Praça  
 Praça Maria da Penha Nascimento Silva e Ponte Tatuapé  
 Ponte Tatuapé

**ANEXO II - MAPA**



Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP.3)

Base de dados: **legis**  
Pesquisar: **DECRETO\*49.800/(6)\*2008 [Todos os campos]**  
Total de referências: **1**

Bruno Lucchetti  
RF 11.455

1/1

Título: DECRETO Nº 49.800 23/07/2008 (ver documento)  
Sem revogação expressa  
Ementa: Regulamenta a Lei nº 14.751, de 28 de maio de 2008, que dispõe sobre a implantação do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão, no Município de São Paulo.  
Publicação: DOC 24/07/2008 p. 1 c. 1  
Indexação: Caminhão - Convênio - Guincho /art. 5º, I/ - Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados  
[ Retorna ]  
**IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME**

Bruno Lucchetti  
RF 11.455

DECRETO Nº 49.800, DE 23 DE JULHO DE 2008

Regulamenta a Lei nº 14.751, de 28 de maio de 2008, que dispõe sobre a implantação do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão, no Município de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

**D E C R E T A:**

Art. 1º. O Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão, de que trata a Lei nº 14.751, de 28 de maio de 2008, fica regulamentado na conformidade das disposições previstas neste decreto.

Art. 2º. O Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão, fica implantado no Município de São Paulo, em caráter experimental, nos períodos compreendidos entre 7h e 10h e entre 17h e 20h, de segunda a sexta-feira, exceto feriados.

Art. 3º. O Programa abrange o Centro Expandido, incluídas as vias que o delimitam e que formam o Minianel Viário, ficando proibida a circulação de veículos automotores pesados, do tipo caminhão, na referida área, com base no dígito final da placa de licenciamento do veículo, nos horários fixados no artigo 2º deste decreto, na seguinte conformidade:

I - 2ªs feiras: finais 1 e 2;

II - 3ªs feiras: finais 3 e 4;

III - 4ªs feiras: finais 5 e 6;

IV - 5ªs feiras: finais 7 e 8;

V - 6ªs feiras: finais 9 e 0.

Parágrafo único. O Centro Expandido, conforme os Anexos I e II do Decreto nº 37.085, de 3 de outubro de 1997, com as alterações posteriores, é delimitado pelas seguintes vias:

I - Marginal do Rio Tietê, entre Avenida Salim Farah Maluf e Marginal do Rio Pinheiros;

II - Marginal do Rio Pinheiros, da Marginal do Rio Tietê até a Avenida dos Bandeirantes;

III - Avenida dos Bandeirantes, em toda a extensão;

IV - Avenida Afonso D'Escagnole Taunay, em toda a extensão;

V - Complexo Viário Maria Maluf, em toda a extensão;

VI - Avenida Presidente Tancredo Neves, em toda a extensão;

VII - Avenida das Juntas Provisórias, em toda a extensão;

VIII - Viaduto Grande São Paulo, em toda a extensão;

IX - Avenida Professor Luís Ignácio de Anhaia Melo, entre Viaduto Grande São Paulo e Avenida Salim Farah Maluf; e

X - Avenida Salim Farah Maluf, em toda a extensão.

Art. 4º. As disposições deste decreto são aplicáveis aos veículos automotores pesados, do tipo caminhão, independentemente da localidade de seu licenciamento.

Art. 5º. A restrição estabelecida pelo Programa não se aplicará aos seguintes veículos automotores pesados, do tipo caminhão:

I - guinchos;

II - outros, empregados em serviços essenciais e de emergência.

Parágrafo único. Para os fins do inciso II do "caput" deste artigo, são considerados serviços essenciais e de emergência aqueles previstos no inciso VI do artigo 5º do Decreto nº 37.085, de 1997, com as respectivas alterações posteriores, o qual regulamenta a Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997.

Art. 6º. A inobservância da restrição objeto do Programa de que trata este decreto acarretará a aplicação da penalidade correspondente, prevista no Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997).

Art. 7º. Caberá ao Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, por meio dos agentes da autoridade de trânsito, fiscalizar o cumprimento da restrição imposta e aplicar a penalidade cabível.

Art. 8º. Visando ao pleno cumprimento das determinações contidas neste decreto, poderão ser celebrados convênios com órgãos ou entidades federais, estaduais ou municipais.

Art. 9º. A Secretaria Municipal de Transportes - SMT, por meio do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, fará publicar no Diário Oficial da Cidade, anualmente, relatório informativo apresentando os resultados técnicos obtidos.

Art. 10. Decorrido o prazo de 6 (seis) meses, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, mediante avaliação técnica ou pesquisa junto à população, verificará a necessidade de dar continuidade, cancelar ou alterar o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão.

Art. 11. No caso de ocorrências extraordinárias, a execução do Programa poderá sofrer alterações ou ser suspensa pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, mediante portaria da Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Parágrafo único. Entendem-se por ocorrências extraordinárias aquelas que afetem a fluidez do trânsito, tais como enchentes, calamidades, greves, acidentes na infraestrutura viária e outros eventos que comprometam as atividades da Cidade, ou, , ainda, quando for previsível a baixa de volume de tráfego em datas próximas a feriados.

Art. 12. Este decreto entrará em vigor em 28 de julho de 2008.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 23 de julho de 2008, 455º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

ALEXANDRE DE MORAES, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 23 de julho de 2008.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

## Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP.3)

---

Base de dados: **legis**  
Pesquisar: **DECRETO\*56.418/(6)\*2015 [Todos os campos]**  
Total de referências: **1**

---

Bruno Lucchetti

RF 11.455

1/1

Título: DECRETO N° 56.418 14/09/2015 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Altera o artigo 5º do Decreto nº 37.085, de 3 de outubro de 1997, que regulamenta o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo.

Publicação: DOC 15/09/2015 p. 1 c. 2

Indexação: Exclusão - Rodízio de veículos - Circulação - Trânsito - Veículos  
- Veículo elétrico - Veículo movido a hidrogênio - Veículo de motor híbrido - Combustível - Incentivo

[ Retorna ]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Base de dados : **legis**Pesquisa : **41600**Total de referências : **1**

Bruno Lucchetti

RF 11.455

**1/1**Título: DECRETO Nº 41.600 11/01/2002 (ver documento)  
Sem revogação expressa

Ementa: Altera o Decreto nº 37.085, de 3 de outubro de 1997, que regulamenta o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo.

[ [Back](#) ]

Bruno Lucchetti  
RF 11.455

DECRETO Nº 41.600, 11 DE JANEIRO DE 2002

*Altera o Decreto nº 37.085, de 3 de outubro de 1997, que regulamenta o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo.*

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

CONSIDERANDO que a Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, autorizou o Executivo a implantar o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, bem como a definir os respectivos critérios;

CONSIDERANDO o significativo aumento da frota de veículos do Município, com a intensificação do fluxo veicular mesmo no mês de janeiro, acarretando aumento da média de lentidão máxima, conforme estudos elaborados pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET;

CONSIDERANDO, por fim, a necessidade da adoção de medidas tendentes a garantir maior fluidez do tráfego na Cidade,

DECRETA:

Art. 1º - O artigo 1º do Decreto nº 37.085, de 3 de outubro de 1997, com a alteração introduzida pelo Decreto nº 39.538, de 20 de junho de 2000, passa a vigorar acrescido de parágrafo único, com a seguinte redação:

"Parágrafo único - Fica a Secretaria Municipal de Transportes autorizada a implantar o Programa no mês de janeiro, mediante portaria do Secretário da qual deverão constar as razões de sua edição".

Art. 2º- Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 11 de janeiro de 2002, 448º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPPLY, PREFEITA

ILZA REGINA DEFILIPPI DIAS, Respondendo pelo Cargo de 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 11 de janeiro de 2002.

UBIRATAN DE PAULA SANTOS, Respondendo pelo Cargo de Secretário do Governo Municipal



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar  
Secretaria de Documentação  
Equipe de Documentação do Legislativo

### **PROJETO DE LEI 01-00055/2017 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)**

"Dispõe sobre diretrizes para a exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros por plataforma eletrônica na Cidade de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - A exploração da atividade econômica do transporte individual remunerado privado de passageiros na Cidade de São Paulo deverá atender aos requisitos previstos na presente lei.

Art. 2º - Fica obrigatório o uso de plataforma eletrônica para exploração privada do transporte remunerado de passageiros, sendo vedada a prestação deste serviço de outras formas que não seja via aplicativo.

Art. 3º - Fica estabelecido que a soma total de veículos vinculados à aplicativos registrado na Prefeitura de São Paulo através do Departamento de Transportes Públicos não poderá ultrapassar o limite de até 20% sobre o número de alvarás de estacionamento de taxis.

Art. 4º - Todos os veículos utilizados no transporte privado individual deverão ser registrados na categoria aluguel, adotando as devidas placas vermelhas.

Art. 5º - Os veículos de transporte privado individual deverão possuir identificação visual que facilite a fiscalização pelo Poder Público e proporcione maior segurança aos usuários.

Art. 6º - Os motoristas particulares deverão ser cadastrados no Cadastro de Contribuintes do Município (CCM) e obter autorização do Poder Público Municipal através de certificado próprio quando preenchidos os requisitos previstos na legislação.

Art. 7º - Os automóveis usados na exploração do transporte privado individual deverão estar licenciados no Município de São Paulo, assim como deverão estar registrados obrigatoriamente em nome do condutor autorizado pelo poder público municipal, sendo vedado o transporte por meio de veículos de outros municípios ou de propriedade de terceiros.

Parágrafo 1º - É expressamente proibido no serviço de transporte particular o uso de motorista preposto, motorista auxiliar ou com qualquer outra denominação, devendo ser feita sua condução exclusivamente pelo proprietário do veículo autorizado a executar o serviço.

Art. 8º - Fica vedada a criação ou formação de pontos de estacionamentos aos veículos de transporte privado individual.

Art. 9º - Fica as Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs obrigadas a criar mecanismo de aferição e controle metrológico em tempo real para uso do Poder Público e seus usuários que permitam entre outras informações atestar se a tarifação reflete exatamente os parâmetros objetivos previamente informados ao consumidor.

Art. 10 - Deve o Poder público promover mecanismos que combatam a concorrência desleal e prática de "dumping", atuando por meio de medidas regulatórias para afastar a infração à ordem econômica pela prestação do serviço de transporte privado individual de passageiros injustificadamente abaixo do preço de custo ou com abuso da posição dominante, inclusive por meio da regulação dos preços praticados, possibilitando assim o reequilíbrio do mercado e a subsistência de todos os prestadores de transportes individuais remunerados.

Art. 11 - Esta Lei será regulamentada pelo Poder Executivo no prazo de 60 (sessenta) dias após sua publicação.

Art. 12 - As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala das Sessões, 06 de Fevereiro de 2017. Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 09/02/2017, p. 59

Para informações sobre este projeto, visite o site [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br).

PROJETO DE LEI 01-0380/2002, do Vereador Toninho Paiva.

"Dispõe sobre a suspensão automática do sistema de rodízio de veículos na Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - Fica suspenso, automaticamente, o rodízio de veículos todas as vezes que ocorrerem situações que alterem a rotina da Cidade de São Paulo.

Parágrafo Único - São os seguintes casos que permitirão que essa suspensão aconteça independente de autorização do Executivo:

I - paralisação dos transportes públicos;

II - manifestações populares de grande porte que interditem vias essenciais de escoamento de trânsito;

III - acidentes ou incidentes de grandes proporções que interditem vias essenciais ou em rodovias, com reflexos na malha urbana;

IV - nos casos em que as condições climáticas ocasionem interdições em vias essenciais de trânsito;

V - quando ocorrerem eventos que, em função do interesse despertado na população, altere o horário de expediente no comércio e nas repartições públicas;

VI - nos dias da semana que fizerem parte de feriados prolongados.

Art. 2º - O executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados a partir de sua publicação.

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

Art. 4º - O executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados a partir de sua publicação.

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Bruno Lucchetti  
RF 11.455

20/05/17 18h



Cris Mendes

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

11/05/2017

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,  
conforme o § 3º do artigo 60 do R.L.

16/05/17

14

Karl

13/06/17

14

Karl

REDISTRIBUÍDO

Ao Nobre Vereador /A Nobre Vereadora

Para Relatar,

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e  
Legislação Participativa.

Em

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,  
conforme o § 3º do artigo 60 do R.L.

7

Foram - distribuídas - para a documentação  
a 05/06/2017 - 18h - sala 14

35#

18 9 17

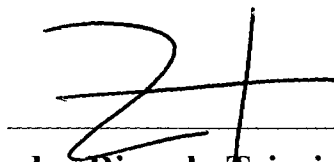


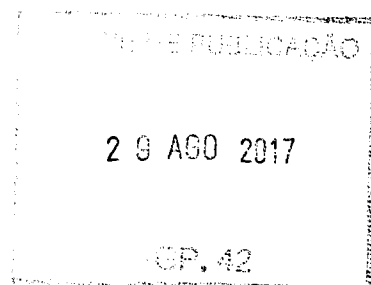
**REQUERIMENTO**

RDS  
1032/2017

Requeiro à Mesa a retirada do Projeto de Lei nº 251/2017, de minha autoria, que “Dispõe sobre a autorização da suspensão de rodízio dos veículos cadastrados nos aplicativos de transporte individual de passageiros nos dias de paralisação do sistema de transporte público, em situações de greve e durante o rodízio municipal e dá outras providências.”.

Sala das Sessões, 18 de agosto de 2017.

  
**Vereador Ricardo Teixeira - PROS**



17449 18/08/2017 01:54:53 - Protocolo Legislativo - 2017

Comissão de:

JUST

30/08/17

Taíro Batista Esperança  
Técnico Administrativo  
RF: 11.267

A SGP - 33 // Arquivamento

São Paulo 19/09/17

Caio Cesar Rodrigues  
Técnico Administrativo  
RF: 11.267

Segue(m) juntado(s), nesta data,  
documento(s) rubricado(s) sob  
nº \_\_\_\_\_ e folha de informação  
sob nº 36-20/09/2017

CIRO SOL PAVAN MONTAUT  
Técnico Administrativo  
RF: 11.329



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha n° 36  
do processo 01-251 de 2017 20/09/2017

Ciro Sol Pavan Montanari  
RF 11329

**SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO  
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL**

Proc. encerrado com 36 fls.  
Arquivado em 20/09/2017  
O Funcionário

Ciro Sol Pavan Montanari  
RF 11329