

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

PROJETO DE LEI 01 - 0411 / 2013 DE 2013

MATÉRIA LEGISLATIVA: PL 01 - 0411 / 2013 DE 11/06/2013

PROMOVENTE: VEREADOR SANDRA TADEU

EMENTA: DISPÕE SOBRE A AUTORIZAÇÃO CONTÍNUA PARA AUTOMÓVEIS PARTICULARES DE PASSAGEIROS, COM NO MÍNIMO, TRÊS OCUPANTES TRAFEGAREM NAS FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS, NO ÂMBITO DA CIDADE DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

ARQUIVADO EM / /

CHEFE DE SEÇÃO



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 01 do proc. fls. 1
Nº 01-411 de 13
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

PROJETO DE LEI 01 - PL 01-00411/2013

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

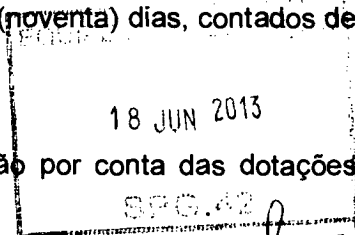
§ 1º Os automóveis particulares mencionados no caput não poderão ter qualquer película de escurecimento nos vidros que dificulte a sua visibilidade interna.

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

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

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

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



Segue(m) juntado(s), nesta data,

documentos juntado(s) sob nº

2 e 3 ... da informação

sob nº 4 ... 29.1...6...1...3...

Ass: 

Adelina Cicone
Assistência Parlamentar
Registro 100 406

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 02 de 03
Nº 01.411 de 13
Adelina Ciccone - A.S. Parlamentar
RF 100 406

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei se propõe a autorizar veículos de passageiros a utilizarem a faixa exclusiva de ônibus, visando incentivar a carona, para tanto, devem estar lotados com três ou mais passageiros.

A iniciativa visa diminuir o trânsito, inclusive fomentando o transporte solidário, já que o permissivo legal fará com que os ocupantes de veículos individuais privilegiem oferecer carona vislumbrando os corredores de ônibus.

Com efeito, a autorização certamente, influirá, em dada medida, na preservação do meio ambiente, traduzindo ação afirmativa que possibilitará ao cidadão paulistano a adquirir novos hábitos culturais, como a carona, que incrementará atitudes mais solidárias.

Respeitante a competência, é certo que o Art. 30, I da Constituição da República simetricamente repetido no texto do Art. 13, I da LOMSP, salienta que é competência do Município os assuntos locais.

Ocorre que no caso em tela a questão está abarcada ainda no Art. 30, V da Constituição da República, salientando que a matéria se refere à organização do trânsito, em âmbito local.

Ainda, cumpre afirmar que a iniciativa está amplamente abarcada no "caput" do Art. 37 da LOMSP, sendo certo que não se trata de ato concreto.

Portanto, conto com o apoio dos Nobres Pares para a aprovação do presente Projeto, que reputo de grande interesse público.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 03 de proc fis. 4
Nº 01.411 01/13
Adelina Ciccone - 7.13. Parlamentar
RF 100 406

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

Sala das Sessões,

SANDRA TADEU

Vereadora - Democratas/SP



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº24.....

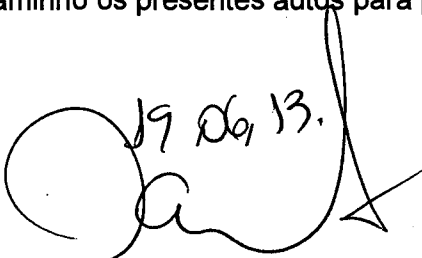
do processo nº01 - 411..... de 20.....13.....,19...../.....6...../.....13..... (a)24.....

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

LIDO HOJE 18 JUN 2013	
ÀS COMISSÕES DE:	
CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEG. PARTICIPATIVAS;	
TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA,	
TURISMO, LAZER E RECREAÇÃO;	
FINANÇAS E ORÇAMENTO.	
 PRESIDENTE	

MARCO AURÉLIO CUNHA

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

19 de 13.

 Carlos Roberto da Silva
 Supervisor Substituto – SGP.22

RECEBIDO EM	SETOR DE PESQUISA E APOIO	CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SAÍDA: 31/07/13	14:30	16:30
 Carlos Roberto da Silva Supervisor Substituto – SGP.22		

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Seguem juntado(s) o(s) documento(s) de
fls. 05/46 . S.P. 31 / 07 / 13

Isis Duarte R.
Técnico Administrativo
RF. 11.207



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha 05
Proc. nº 01-071113
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 0411/13

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

- Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, art. 24;
- Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para a execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetros, e dá outras providências, art. 41;
- Lei Municipal nº 12.615, de 4 de maio de 1998, que autoriza os táxis a trafegar pelas faixas exclusivas de ônibus – declarado inconstitucional;
- Portaria nº 148/12, da Secretaria Municipal de Transportes, que autoriza a circulação de táxi nos corredores exclusivos de ônibus que especifica e dá outras providências;
- Portaria nº 149/12, da Secretaria Municipal de Transportes, que dispõe sobre a utilização de corredores no horário noturno;
- PL 378/99, que dispõe sobre a implantação de motociclovias, e dá outras providências;
- PL 563/04, que permite a utilização dos corredores exclusivos de ônibus ao trânsito de motocicletas, e dá outras providências;
- PL 67/05, que autoriza aos taxistas da Cidade de São Paulo trafegar pelas faixas exclusivas de ônibus;
- PL 218/05, que dispõe sobre a regulamentação do exercício de moto-frete no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 0521/05, que dispõe sobre a sinalização orientadora para o uso dos corredores de ônibus nos horários que especifica, e dá outras providências;
- PL 0566/05, que dispõe sobre o tráfego dos ônibus escolares no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 578/05, que autoriza os veículos de Transporte Escolar a fazerem uso dos corredores exclusivos de ônibus;
- PL 82/07, que institui o acesso ao motociclista de trafegar pelas faixas exclusivas para ônibus;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

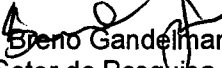
Folha 05
Proc. nº 07.0911.13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

- PL nº 0445/07, que dispõe no âmbito do Município de São Paulo, sobre o trânsito e o estacionamento de veículos de propriedade de deficientes físicos, nos locais que especifica, e dá outras providências;
- PL nº 0148/11, que dispõe sobre o transporte de passageiros pelo serviço de taxi no Município de São Paulo, nos dias e horários que especifica, e dá outras providências;
- PL 157/11, que dispõe sobre permissão de ônibus e vans escolares devidamente identificadas a trafegar pelos corredores exclusivos de ônibus;
- PL 162/11, que dispõe sobre permissão de veículos do Serviço de Atendimento Especial – ATENDE – a trafegar pelos corredores exclusivos de ônibus na Cidade de São Paulo;
- PL 146/12, que dispõe sobre a permissão de veículos conduzidos por corretores de imóveis a trafegar pelos corredores exclusivos de ônibus e durante o horário de restrição de circulação de veículos, e dá outras providências;
- PL 298/12, que dispõe de diretrizes para instituição de programa de acessibilidade, excluindo da proibição os automóveis adaptados e conduzidos por deficientes físicos, e dá outras providências;
- PL 0239/13, que permitir o uso das faixas exclusivas de ônibus, os chamados corredores, para circulação de veículos particulares em determinados horários e dias na Cidade de São Paulo e dá outras providências;
- PL 0368/13, que dispõe sobre a permissão de veículos do Serviço Funerários Municipal, a trafegar pelos corredores exclusivos do ônibus da Cidade de São Paulo;

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, 29 de julho de 2013.


Breno Gandelman
Procurador do Setor de Pesquisa e Análise Prévia
OAB/SP 112.743


Marcella Falco Giacaglia
Procuradora Supervisora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 111.393



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha 02
Proc. nº 01.0911/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

fls. 9

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Mensagem de veto

Texto compilado

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

(Vide Lei nº 12.619, de 2012)

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

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

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

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

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

§ 4º (VETADO)

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção I
Disposições Gerais

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

Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Folha 10
Proc. nº 01.091113
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Seção II

Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

V - a Polícia Rodoviária Federal;

VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e

VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

Art. 7º-A. A autoridade portuária ou a entidade concessionária de porto organizado poderá celebrar convênios com os órgãos previstos no art. 7º, com a interveniência dos Municípios e Estados, juridicamente interessados, para o fim específico de facilitar a autuação por descumprimento da legislação de trânsito. (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009)

§ 1º O convênio valerá para toda a área física do porto organizado, inclusive, nas áreas dos terminais alfandegados, nas estações de transbordo, nas instalações portuárias públicas de pequeno porte e nos respectivos estacionamentos ou vias de trânsito internas. (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009)

§ 2º (VETADO) (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009)

§ 3º (VETADO) (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009)

Art. 8º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações.

Art. 9º O Presidente da República designará o ministério ou órgão da Presidência responsável pela coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, ao qual estará vinculado o CONTRAN e subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União.

Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, com sede no Distrito Federal e presidido pelo

respectivo CETRAN.

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

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

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

Folha 09
Proc. nº 01-011113
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

Folha 10
Procedimento nº 01081113
de Dúvidas Jurídicas
RF 11.207

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO III DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:

I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;

II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.

Art. 27. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino.

Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha
Proc. nº 01.047.113
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 7329

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 7.329 11/07/1969 ([ver documento](#))

Revogado(a) parcialmente

Ementa: Estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 49/1969 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Faria Lima

Regulamentação: Decreto nº 8.439/1969 - Regulamenta esta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 40.774/2001 - Regulamenta o art. 2º desta Lei, com as alterações introduzidas pela Lei nº 13.115/2001. ([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 7.802/1972 - Revoga o par. 1º do art. 14 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei nº 8.088/1974 - Revoga o par. 2º do art. 25 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei nº 8.353/1975 - Revoga os pars. 2º e 3º do art. 22 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei nº 10.195/1986 - Revoga o par. único do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei nº 15.676/2012 - Revoga o inciso XLIX do art. 42 desta Lei. ([ver documento](#))

Notas complement.: - Decreto nº 38.563/1999 - Dispõe sobre os serviços de transporte de pequenas cargas mediante a utilização de motocicletas ou similares denominado Moto-Frete, aplicando, no que couber, as regras previstas nesta Lei.

- Decreto nº 44.220/2003 - Dispõe sobre o serviço de transporte de pequenas cargas mediante a utilização de motocicletas, denominado Moto-Frete.

Alterações: Lei 7.802/1972 - Altera o art. 34 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 7.816/1972 - Altera o art. 24 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 7.926/1973 - Altera o art. 17 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 7.953/1973 - Altera os arts. 19 e 20 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 8.198/1974 - Altera a letra "d" do art. 58 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 8.353/1975 - Altera o par. único do art. 12 e os arts. 23 e 25 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 9.392/1981 - Altera a letra "d" do art. 58 desta Lei; revoga a Lei nº 8.198/1974.; ([ver documento](#))Lei 10.109/1986 - Acresce pars. ao arts. 12 e 34 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 10.280/1987 - Altera os arts. 12 e 34 desta Lei; revoga a Lei nº 10.109/1986.; ([ver documento](#))Lei 10.308/1987 - Altera os arts. 41 a 46 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 10.647/1988 - Altera os pars. 1º e 2º do art. 7º da Lei nº 10.308/1987.; ([ver documento](#))Lei 11.296/1992 - Altera os arts. 15 e 42 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 12.830/1999 - Altera o art. 25 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 13.115/2001 - Adiciona 5 pars. ao art. 2º desta Lei. ([ver documento](#))

[Back]

Folha 12
 Proc. nº 01.0111/13
 Isis Duarte Rodrigues
 RF 11.207

LEI N.º 7.329, DE 11 DE JULHO DE 1969

Estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel à taxímetro, e dá outras providências.

Paulo Salim Maluf, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 27 de junho de 1969, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.º — O transporte individual de passageiros, no Município, em veículos de aluguel providos de taxímetro, constitui serviço de interesse público, que somente poderá ser executado mediante prévia e expressa autorização da Prefeitura, a qual será consubstanciada pela outorga de Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento, nas condições estabelecidas por esta lei e demais atos normativos que sejam expedidos pelo Executivo.

I — De quem pode ser autorizado a explorar o serviço

Art. 2.º — a exploração do serviço de transporte de passageiro por meio de táxi, ressalvado o disposto nos artigos 7.º, parágrafo 2.º, 11 e 20, parágrafo 2.º, só poderá ser permitida:

- a) a pessoa jurídica, constituída sob a forma de empresa comercial, para a execução daquele serviço;
- b) a pessoa física, motorista profissional autônomo.

Art. 3.º — Os táxis em serviço no Município somente poderão ser dirigidos por motoristas devidamente inscritos no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

II — Da pessoa jurídica e da permissão

Art. 4.º — A pessoa jurídica que se constituir na forma desta lei para a exploração do serviço de transporte de passageiro por meio de táxi, será outorgada Termo de Permissão, do qual constará os seus direitos e obrigações.

§ único — A permissão para executar o serviço, exceto no caso previsto neste artigo, estará implicitamente compreendida no Alvará do Estacionamento.

Art. 5.º — A pessoa jurídica que pretender a permissão deverá promover, preliminarmente, sua inscrição no Cadastro Municipal de Empresas de Táxis, satisfazendo as seguintes exigências:

I — Estar legalmente constituída, sob a forma de empresa comercial, com capital social registrado não inferior ao valor correspondente a quinhentas vezes o salário mínimo vigente no Município à data de sua constituição;

II — Dispor de sede e escritório no Município;

III — Apresentar folha corrida de antecedentes criminais, relativamente a cada um dos sócios e, no caso de sociedade anônima, apenas dos membros da Diretoria e do Conselho Fiscal.

§ único — No caso do item III deste artigo será negada inscrição, se constar condenação:

- a) por crime doloso;
- b) por crime culposo, se reincidente, num período de 3 (três) anos.

Folha 13 fls. 15
Proc. n° 01.011.13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

II — De Expediente, referente a:

- a) inscrição, ou sua revalidação, no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis — 2% (dois por cento) do valor do salário mínimo;
- b) registro para condutor de veículo de propriedade de terceiros — 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo;
- c) alvará de estacionamento ou sua renovação — NCr\$ 5,00 (cinco cruzeiros novos);
- d) termo de permissão para empresa — 50% (cinquenta por cento) do valor do salário mínimo;
- e) substituição do veículo:
 - 1) 5% (cinco por cento) do valor do salário mínimo;
 - 2) isento, quando se tratar de veículo fabricado no ano do pedido;
- f) transferência de alvará de estacionamento, somente nos casos do artigo 20, para:
 - 1) espólio, viúva ou herdeiros de motorista autônomo — 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo;
 - 2) empresa, motorista profissional autônomo e coproprietário do veículo também autônomo — 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;
- g) transferência dos atuais "Alvarás de Permissão para Estacionamento" em vigor — expedidos nos termos da Lei n.º 6.479, de 10 de janeiro de 1964 — e somente durante o prazo de vigência dos mesmos, para:
 - 1) empresa — isento;
 - 2) motorista profissional autônomo — 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;
- h) transferência de veículo de ponto de estacionamento de qualquer categoria para ponto privativo:
 - 1) requerimento do interessado — 1 (um) salário mínimo;
 - 2) "ex-officio" — isento;

III — De Serviços Diversos: vistoria prévia — NCr\$ 5,00 (cinco cruzeiros novos)

XII — Das Penalidades

Art. 41 — A inobservância das obrigações estatuídas nesta lei e nos demais atos expedidos para sua regulamentação, sujeitará o infrator às seguintes penalidades, aplicadas separada ou cumulativamente:

- a) advertência;
- b) multa;
- c) suspensão ou cassação do Registro de Condutor;
- d) suspensão ou cassação do Alvará de Estacionamento;
- e) suspensão ou cassação do Termo de Permissão;
- f) impedimento para prestação do serviço.

Art. 42 — Aos permissionários ou condutores de táxi serão aplicadas penalidades nos seguintes casos:

Câmara Municipal de São Paulo

Folha

Proc. nº. 01.091113

Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : lei AND 12615

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 12.615 04/05/1998 (ver documento)

Declarado(a) inconstitucional

Ementa: Autoriza os taxis a trafegar pelas faixas exclusivas de onibus.

Projeto: Projeto de Lei Nº 123/1997 (ver documento)

Autor(es): Natalicio Bezerra Silva

Notas complem.: - Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 059.207.0/3 - O Tribunal de Justiça julgou procedente a demanda, decretando a inconstitucionalidade desta Lei. DOM 26/07/2001 p. 31 c. 2.

[Back]

Folha 15
Proc. nº 01.011.11517

Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

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.

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

CGE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.

Busca no portal

16°C 122km 3 e 4

Pesquisa de Legislação Municipal

Nº 148 Ano: 2012 Secretaria: SMT

Folha 16
Proc. nº 01.0911.13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

Voltar

Imprimir

PORTARIA 148/12 - SMT

Autoriza a circulação de táxi nos corredores exclusivos de ônibus que especifica e dá outras providências.

MARCELO CARDINALE BRANCO, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

CONSIDERANDO que o serviço de táxi - veículo de aluguel, provido de taxímetro destinado ao transporte de passageiros contribui para a redução de congestionamentos;

CONSIDERANDO que o relatório realizado pela Comissão de avaliação do impacto da utilização dos corredores de ônibus pelos taxis foi concluído e recomendou implantação de medidas para continuidade da circulação ;

R E S O L V E:

Art. 1º - Manter, até as 04h00 do dia 30 de setembro de 2014, a autorização para a circulação de taxis que estejam transportando passageiro, nos seguintes corredores exclusivos de ônibus do Sistema de Transporte Público:

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

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

Art. 2º - Ficam terminantemente proibidos o embarque e o desembarque de passageiros ao longo dos corredores exclusivos de ônibus do Sistema de Transporte Público.

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

Art. 4º - A inobservância do disposto nesta Portaria acarretará aos infratores as penalidades previstas na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB -, no artigo 5º da Lei Municipal nº 10.308/87, c/c artigo 41 da Lei Municipal nº 7.329/69 e nas normas expedidas pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 5º - O Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, a empresa São Paulo Transporte S/A -

SPTTrans, a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e o Departamento de Transportes Públicos - DTP deverão tomar todas as medidas indicadas no Relatório da Comissão de avaliação do impacto da circulação dos taxis nos corredores de ônibus ,para a efetivação do disposto na presente Portaria.

Art. 6º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Portaria nº 33/12–SMT-GAB.

Voltar

Imprimir

Folha 17
Proc. nº 01.0411/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

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

CGE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.

Busca no portal

16°C 122km 3 e 4

Pesquisa de Legislação Municipal

Nº 149 Ano: 2012 Secretaria: SMT

Voltar

Imprimir

Folha 18
Proc. nº 01.091113
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

PORTARIA 149/12 – SMT

Dispõe sobre a utilização de corredores no horário noturno

MARCELO CARDINALE BRANCO, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

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

R E S O L V E:

Art. 1º - Manter, até as 04h00 do dia 30 de setembro de 2014, a circulação de veículos automotores de passageiros e de uso misto, nos finais de semana, das 15h00 de sábado até as 04h00 de segunda-feira; nos feriados, das 00h00 até as 04h00 do dia seguinte; e nos demais dias, das 23h00 até as 04h00, nos seguintes corredores de utilização exclusiva de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Público:

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

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

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

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

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

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

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

especial a Portaria nº 34/12-SMT-GAB.

Folha 19
Proc. nº 01.097.13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

Voltar

Imprimir

Prefeitura da Cidade de São Paulo | Expediente | Portal e Inclusão Digital | São Paulo, 30 de Julho de 2013 | ☒ Contato | Mapa do site |



Câmara Municipal de São Paulo

PROJETO DE LEI

01 - PL

01-0378/1999

Folha

Proc. nº 01.0911/13

Isis Duarte Rodrigues

RF 11.207

"Dispõe sobre a implantação de MOTOCICLOVIAS e dá outras providências".

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º - Fica reservada, em vias públicas de tráfego intenso da Capital, faixa com 3 (três) metros de largura, à esquerda dessas vias, destinada nos horários de pico às motocicletas com até 750 cilindradas de potência.

Art. 2º - Nas vias públicas onde existem corredores exclusivos para ônibus, as motocicletas, também nos horários de pico, poderão transitar, observados sempre os limites de velocidade e outras cautelas de que cuida o Código Nacional de Trânsito.

Art. 3º - As motos com maior cilindrada que as mencionadas no art. 1º desta lei não poderão trafegar nos espaços reservados por esta lei, sendo-lhes permitido, tão somente o uso das faixas destinadas aos automóveis.

Art. 4º - O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação.

Art. 5º - As despesas com a execução da presente lei correrão à conta das dotações orçamentárias próprias.

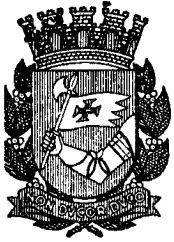
Art. 6º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 10 de agosto de 1999.

JOSÉ OLÍMPIO S. MORAES

Vereador

J.O./vl



Câmara Municipal de São Paulo

JUSTIFICATIVA

Folha 21
Proc. nº 07-091113
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

O trânsito na Capital está cada dia mais complicado, chegando nas horas de pico a verdadeiro caos. O cidadão que se dispõe a dirigir seu veículo nesses horários tem que munir-se de elevada dose de paciência para enfrentar tal desafio.

Como se isso não bastasse, depara-se o motorista com o verdadeiro batalhão de motocicletas que, não raramente, colocam em risco a segurança dos motoristas, eis que transitam entre as diversas faixas das vias de forma perigosa e irresponsável, o que tem acarretado graves acidentes.

Sabemos que a maioria dessas motos é dirigida por pessoas que se encaminham ou que voltam de seus empregos e que usam esse tipo de condução como uma alternativa para facilitar a locomoção de sua residência para o seu trabalho e vice-versa; sabemos, também, que este é o tipo ideal de veículo para uso dos mensageiros e entregadores (moto-boys), que necessitam desenvolver seu trabalho com maior celeridade.

Com total preocupação, veio-nos a mente a busca de uma opção para amenizar o problema, pois as estatísticas registram elevado número de acidentes envolvendo motos, que têm propiciado não menos elevado número de óbitos.

Acreditamos que nosso projeto poderá ensejar muitas discussões, dada a natural polêmica que a matéria desperta. Entretanto, reputamos oportuna a proposta, pois permitirá que grande número de motos se escoe por uma faixa própria, permitindo-se e aos demais veículos mais eficaz segurança.

JOSÉ OLÍMPIO S. MORAES
Vereador

J.O./vl

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

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Folha 24
Proc. nº 07.091.113-26
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

PUBLICADO DOC 31/01/2008, PÁG. 03

RAZÕES DE VETO

Projeto de Lei nº 67/05

Ofício ATL nº 23, de 30 de janeiro de 2008

Ref.: Ofício SGP-23 nº 0023/2008

Senhor Presidente

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

Não obstante seu propósito meritório, a medida aprovada não reúne condições de ser convertida em lei, impondo-se seu veto total, por inconstitucionalidade, ilegalidade e contrariedade ao interesse público, na conformidade das razões a seguir explicitadas. De pronto, verifica-se que a propositura aprovada interfere na organização administrativa do Município e na administração dos bens municipais, assuntos esses de competência privativa do Prefeito, à luz do disposto no artigo 37, § 2º, inciso IV, no artigo 70, inciso VI, e no artigo 111, todos da Lei Orgânica do Município de São Paulo, infringindo, assim, o princípio da independência e harmonia entre os Poderes, consagrado no artigo 2º da Carta Magna e reproduzido no artigo 5º da Constituição Estadual e no artigo 6º da Lei Maior local.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha 95 fls. 27
 Proc. nº 07.094/11 13
 Isis Duarte Rodrigues
 RF 11.207

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

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

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

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

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

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

GILBERTO KASSAB, Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor

ANTONIO CARLOS RODRIGUES

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

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

vep10067-2005.doc

Folha 26
Proc. nº 01-09111-13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

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

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

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - ser original de fábrica;

Folha 25
Proc. nº 01.041113
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 06/07/2006, pág. 04

RAZÕES DE VETO

Projeto de Lei nº 218/05

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

Senhor Presidente,

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

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

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

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

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

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

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

vepl0218-2005.doc.doc

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

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

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

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

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

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

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

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

LEI Nº DE DE DE 2011

PL nº 521/05
Ver. Aurélio Miguel

Dispõe sobre a sinalização orientadora para o uso dos corredores de ônibus nos horários que especifica, e dá outras providências.

Faço saber que a Câmara, em sessão de 30 de agosto de 2011, decretou a seguinte lei:

Art. 1º O uso das faixas exclusivas de ônibus fica liberado para todos os veículos em dia da semana e horário a serem determinados pelo Executivo, considerando-se a peculiaridade e demanda dos locais e regiões de São Paulo.

Art. 2º A população será informada acerca dos horários e dias da semana de utilização livre através de placas instaladas ao longo dos corredores.

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

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

Câmara Municipal de São Paulo, 31 de agosto de 2011.

O Presidente,

José Police Neto

JCSS/rnb

Folha 32
 Proc. nº 07.047/13
 Isis Duarte Rodrigues
 RF 11.207

PUBLICADO DOC 05/10/2011, pág. 03

RAZÕES DE VETO

PROJETO DE LEI Nº 521/05

OFÍCIO ATL Nº 139, DE 4 DE OUTUBRO DE 2011

REF.: OF-SGP23 Nº 3149/2011

Senhor Presidente

Nos termos do ofício referenciado, Vossa Excelência encaminhou a esta Chefia do Executivo cópia autêntica da lei decretada por essa Egrégia Câmara na sessão de 30 de agosto de 2011, relativa ao Projeto de Lei nº 521/05, de autoria do Vereador Aurélio Miguel, que dispõe sobre a sinalização orientadora para o uso dos corredores de ônibus nos horários que especifica.

O texto aprovado determina que o uso das faixas exclusivas de ônibus seja liberado para todos os veículos em dia da semana e horário a serem fixados pelo Executivo, considerando-se a peculiaridade e demanda dos locais e regiões de São Paulo. Outrossim, aduz que a população será informada acerca dos horários e dias da semana de utilização livre através de placas instaladas ao longo dos corredores.

Preliminarmente, anoto que, nos termos do artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal, compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte. No uso dessa competência foi editada a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, cujo artigo 5º instituiu o Sistema Nacional de Trânsito, composto por diversas instâncias, dentre as quais se destacam - na esfera local - os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, competindo-lhes, nos termos do artigo 24, incisos II e III, do citado diploma legal, "planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas", bem como "implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário".

Dessa forma, a decisão sobre o uso das faixas de ônibus, como a prevista no projeto aprovado, constitui competência técnica específica, designada pelo Código de Trânsito Brasileiro ao exercício do órgão local, que, no Município de São Paulo, é o Departamento de Operação do Sistema Viário, da Secretaria Municipal de Transportes. De consequente, à evidência, a questão refoge à esfera de atuação do Legislativo, impondo-se, pois, o veto.

No que se refere ao mérito do projeto aprovado, verifica-se que a medida consiste na obrigatoriedade de o Executivo, necessariamente, estabelecer períodos de tempo para circulação de todos os veículos nas faixas exclusivas.

Essa determinação ignora o fato de que em alguns corredores devem circular, única e tão somente, os ônibus, não havendo possibilidade de que outros veículos venham a utilizá-los. Pela propositura, impõe-se ao Executivo o dever de selecionar um período de tempo e oferecê-lo à circulação generalizada, independentemente de sua utilidade ou possibilidade técnica, ou, ainda, do tipo ou

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

[illegible]

1131

PROJETO DE LEI

01-PL
01-0566/2005

Dispõe sobre o tráfego dos ônibus escolares no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica autorizado o tráfego dos veículos de transporte escolar, devidamente cadastrados no órgão competente da administração municipal, nos Corredores exclusivos de ônibus do sistema de transporte público no município de São Paulo.

Art. 2º A utilização dos corredores será permitida exclusivamente para veículos com passageiros a bordo.

Parágrafo único. A inobservância do disposto neste artigo acarretará ao infrator as sanções previstas na legislação municipal e federal pertinentes.

Art. 3º O executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões,

CELSO JATENE
Vereador

Folha 35 fls. 37
Proc. nº 01-041113
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.267

PROJETO DE LEI 01-0578/2005 da Vereadora Noemi Nonato (PSB)

""Autoriza os veículos de Transporte Escolar a fazerem uso dos corredores exclusivos de ônibus."

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

Art 1º - Autoriza a utilização dos corredores exclusivos de ônibus, para veículos de Transporte Escolar.

Parágrafo Único - Esta utilização se restringe ao horário em que o veículo estiver efetivamente transportando os alunos.

Art 2º - O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes.

Folha 38
Proc. nº 06.084.017 Ps. 39
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

PROJETO DE LEI 01-0445/2007 dos Vereadores Goulart (PMDB), Mara Gabrilli (PSDB) e Marta Costa (DEM)

Dispõe, no âmbito do Município de São Paulo, sobre o trânsito e o estacionamento de veículos de propriedade de deficientes físicos, nos locais que específica, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Ficam os veículos de propriedade de deficientes físicos autorizados, no âmbito do Município de São Paulo, a:

I – transitar, em qualquer horário e dia da semana, nos corredores exclusivos de ônibus;

II – estacionar, com isenção de pagamento e por tempo indeterminado, nas áreas de estacionamento rotativo denominadas “Zona Azul”.

Art. 2º Os benefícios de que trata o inciso I do artigo 1º desta lei destinam-se exclusivamente a veículos de propriedade de deficientes físicos que estejam devidamente sinalizados com identificação específica e de alta visibilidade expedida pelo órgão competente do Poder Público.

Ar. 3º O estacionamento livre nas áreas de estacionamento rotativo – “Zona Azul” – pelos veículos de propriedade exclusiva de deficientes físicos fica condicionado à colocação, sob o vidro dianteiro, de cartão de estacionamento especificamente destinado a esses proprietários deficientes e expedido pelo competente órgão público.

Parágrafo único. Os cartões a que se refere o “caput” deste artigo, que serão fornecidos após a devida solicitação e a confirmação da condição de deficiente físico do interessado, poderão ser retirados na Subprefeitura correspondente ao domicílio do requerente.

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

Art. 3º Esta lei será regulamentada, no que couber, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contado de sua publicação.

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

Sala das Sessões, em junho de 2007 Às Comissões competentes

Requerimento RDS 13-298/2012 da Vereadora Marta Costa, apresentado em 07/03/2012, altera os autores deste projeto.

Publicação original no DOC de 21/06/2007, p. 87:

PROJETO DE LEI 01-0445/2007 do Vereador Goulart (PMDB)

Dispõe, no âmbito do Município de São Paulo, sobre o trânsito e o estacionamento de veículos de propriedade de deficientes físicos, nos locais que específica, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Ficam os veículos de propriedade de deficientes físicos autorizados, no âmbito do Município de São Paulo, a:

I – transitar, em qualquer horário e dia da semana, nos corredores exclusivos de ônibus;

II – estacionar, com isenção de pagamento e por tempo indeterminado, nas áreas de estacionamento rotativo denominadas “Zona Azul”.

pl0445-2007.doc

Folha 38 fls. 40
 Proc. nº 07-09411-13
 Isis Duarte Rodrigues
 RF 11.207

Art. 2º Os benefícios de que trata o inciso I do artigo 1º desta lei destinam-se exclusivamente a veículos de propriedade de deficientes físicos que estejam devidamente sinalizados com identificação específica e de alta visibilidade expedida pelo órgão competente do Poder Público.

Ar. 3º O estacionamento livre nas áreas de estacionamento rotativo – "Zona Azul" – pelos veículos de propriedade exclusiva de deficientes físicos fica condicionado à colocação, sob o vidro dianteiro, de cartão de estacionamento especificamente destinado a esses proprietários deficientes e expedido pelo competente órgão público.

Parágrafo único. Os cartões a que se refere o "caput" deste artigo, que serão fornecidos após a devida solicitação e a confirmação da condição de deficiente físico do interessado, poderão ser retirados na Subprefeitura correspondente ao domicílio do requerente.

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

Art. 3º Esta lei será regulamentada, no que couber, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contado de sua publicação.

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

Sala das Sessões, em junho de 2007 Às Comissões competentes

Assinatura do Autor da Lei: _____
 Assinatura do Presidente da Câmara: _____
 Assinatura do Secretário de Administração: _____
 Assinatura do Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Urbano: _____
 Assinatura do Secretário de Trânsito e Transportes: _____
 Assinatura do Secretário de Meio Ambiente e Defesa do Consumidor: _____
 Assinatura do Secretário de Saúde: _____
 Assinatura do Secretário de Educação: _____
 Assinatura do Secretário de Cultura: _____
 Assinatura do Secretário de Turismo: _____
 Assinatura do Secretário de Esportes: _____
 Assinatura do Secretário de Assistência Social: _____
 Assinatura do Secretário de Trabalho e Emprego: _____
 Assinatura do Secretário de Economia: _____
 Assinatura do Secretário de Fazenda: _____
 Assinatura do Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Urbano: _____
 Assinatura do Secretário de Trânsito e Transportes: _____
 Assinatura do Secretário de Meio Ambiente e Defesa do Consumidor: _____
 Assinatura do Secretário de Saúde: _____
 Assinatura do Secretário de Educação: _____
 Assinatura do Secretário de Cultura: _____
 Assinatura do Secretário de Turismo: _____
 Assinatura do Secretário de Esportes: _____
 Assinatura do Secretário de Assistência Social: _____
 Assinatura do Secretário de Trabalho e Emprego: _____
 Assinatura do Secretário de Economia: _____
 Assinatura do Secretário de Fazenda: _____

PUBLICADO DOC 06/04/2011, PÁG 104-105

PROJETO DE LEI 01-00148/2011 do Vereador Salomão (PSDB)

"Dispõe sobre o transporte de passageiros pelo serviço de táxi no Município de São Paulo, nos dias e horários que especifica, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica concedida ao condutor de táxi do Município de São Paulo autorização para transporte de até 4 (quatro) passageiros, de segunda a sexta-feira, em horário compreendido de pico entre 6 às 10 horas e entre 17 às 20 horas, em todas as regiões do Município.

§ 1º Caso o veículo tenha capacidade superior a 4 (quatro) lugares, o limite de passageiros a ser observado passa a ser a capacidade do veículo

§ 2º O serviço será remunerado por passageiro de acordo com a distância percorrida no trajeto.

Art. 2º Serão cobrados de cada passageiro os seguintes valores:

I - R\$ 12,00 (doze reais) para o trajeto de até (dez) quilômetros;

II - R\$ 16,00 (dezesseis reais) para o trajeto de até 15 quilômetros;

III - R\$ 20,00 para o trajeto de até 25 quilômetros.

Parágrafo único. Os valores previstos no parágrafo anterior serão reajustados anualmente pelo Executivo.

Art. 3º A operação da modalidade de serviço prevista no caput do art. 1º é facultativa e deverá ser requerida ao Departamento de Transportes Públicos (DTP) (divisão de táxi) da Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único. Somente os veículos homologados para o serviço de táxi pelo Departamento de Transportes Públicos (DTP) poderão executar essa modalidade de transportes de passageiros, nos termos da Lei 7.329, de 11 de julho de 1969.

Art. 4º Será permitida a organização do serviço entre taxista, previsto nesta lei em todos os pontos de apoio, organizados por eles ou criados pelo Departamento de Transportes Público.

Art. 5º Será permitida a organização do serviço entre taxistas, previsto nesta lei em todos os pontos de apoio, organizados por eles ou criados pelo órgão competente.

Art. 7º Não será permitida a operação do uso de carros particulares para esta modalidade de atendimento remunerado.

§ 1º Os infratores ao previsto no "caput" terão seu veículo apreendido e será aplicada multa no valor de R\$ 272,50 (duzentos e setenta e dois reais e cinquenta centavos), dobrada na reincidência.

§ 2º O valor previsto no § 1º será corrigido anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulado no exercício anterior ou por outro índice que venha a substituí-lo.

Art. 8º Os taxistas podem se organizar em pontos de apoio na periferia, estações dos metrô, terminais rodoviários, shoppings e locais de grande movimento de pessoas, observando as tarifas previstas no art. 2º.

Art. 9º O veículo que realizar a modalidade de transporte prevista nesta lei, deverá ser identificado ao passageiro por placa elaborada pelo Departamento de Transportes Públicos.

Art. 10 O serviço pode ser prestado em toda região de São Paulo, nas principais avenidas, com destino ao centro da cidade, ou bairros comerciais com direito embarque e desembarque, quando tiver vaga livre em seu veículo.

Art. 11 O veículo que estiver com a ocupação completa, poderá trafegar pelos corredores de ônibus.

Art. 12 As despesas decorrentes desta lei ocorrerão por conta de dotações orçamentárias próprias, que serão suplementadas no necessário.

Art. 13. O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados de sua publicação.

Folha 40 de 42
Proc. n° 01-011113-2

Isis Duarte Rodrigues
RF 11:207

Art. 14. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.
Sala das Sessões, em Às Comissões competentes."

Em 11 de setembro de 2013, na 1ª Sessão Ordinária, o Plenário do Congresso Nacional aprovou, por 312 votos a favor e 122 votos contrários, o Projeto de Lei nº 411/2013, de autoria do Deputado Federal Dr. João Paulo Gomes, que altera a Lei nº 11.207/2005, que dispõe sobre o acesso à informação.

Folha 51
Proc. nº 01-0411/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

PUBLICADO DOC 13/04/2011, PÁG 89

PROJETO DE LEI 01-00157/2011 do Vereador Dalton Silvano (PSDB)

"Dispõe sobre permissão de ônibus e vans escolares devidamente identificadas a tráfegar pelos corredores exclusivos de ônibus.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º Fica permitido o trânsito a veículos destinados a transportes de escolares em vias restritas ao tráfego de ônibus na cidade de São Paulo;

Art. 2º Os veículos a que se refere o Art 1º desta lei são aqueles devidamente identificados e registrados no Departamento de Transporte Público da cidade de São Paulo;

Art. 3º A circulação desses veículos será permitida entre 6h00 e 20h00 nos dias úteis, respeitada a legislação de trânsito vigente;

Art. 4º A regulamentação desta lei ficará a cargo do Poder Executivo Municipal no prazo de 120 dias a partir da promulgação desta lei;

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Folha 42 fls. 44
Proc. nº 01.094.11.13

Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

PUBLICADO DOC 13/04/2011, PÁG 89

PROJETO DE LEI 01-00162/2011 do Vereador Dalton Silvano (PSDB)

"Dispõe sobre permissão de veículos do Serviço de atendimento Especial - ATENDE - a trafegar pelos corredores exclusivos de ônibus na cidade de São Paulo.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º Fica permitido o trânsito a veículos do SERVIÇO DE ATENDIMENTO ESPECIAL - ATENDE - em vias restritas ao tráfego de ônibus na cidade de São Paulo;

Art. 2º Os veículos a que se refere o Art. 1º desta lei são aqueles devidamente caracterizados e gerenciados pela São Paulo Transportes S/A - SPTRANS;

Ar. 3º A circulação desses veículos será permitida entre 07h00 e 20h00 nos dias úteis, respeitada a legislação de trânsito vigente;

Art. 4º A regulamentação desta lei ficará a cargo do Poder Executivo Municipal no prazo de 120 dias a partir da promulgação desta lei;

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Folha 43
 Proc. n.º 0.00111/15 Ps. 45
 Isis Duarte Reis Ignes
 RF 11.207

PUBLICADO DOC 04/04/2012, PÁG 131

PROJETO DE LEI 01-00146/2012 do Vereador Atílio Francisco (PRB)

"Dispõe sobre a permissão de veículos conduzidos por corretores de imóveis a trafegar pelos corredores exclusivos de ônibus e durante o horário de restrição de circulação de veículos e, dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica permitido o trânsito pelos corredores exclusivos de ônibus, bem como durante o horário de restrição de circulação aos veículos conduzidos por corretores de imóveis, na cidade de São Paulo.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, considera-se corretor de imóvel o profissional credenciado junto ao CRECI - Conselho Regional de Corretores de Imóveis.

Art. 2º A utilização dos corredores exclusivos de ônibus e o trânsito durante o período de restrição de circulação dos veículo referidos no Art. 1º desta Lei é privativo aos veículos identificados por selo adesivo, que contenha o número de registro profissional e será expedido anualmente por órgão público competente.

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

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

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

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

Folha 44 fls. 46
Proc. n.º 01.04111/12
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

PUBLICADO DOC 27/06/2012, PÁG 165

PROJETO DE LEI 01-00298/2012 do Vereador Alfredinho (PT)

"Dispõe de diretrizes para instituição de programa de acessibilidade, excluindo da proibição os automóveis adaptados e conduzidos por deficientes físicos, e dá outras providências"

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA

Art. 1º - Fica instituído na Cidade de São Paulo política de acessibilidade, incluindo os veículos adaptados e conduzidos por pessoas com deficiência, a circularem livremente pelos corredores de ônibus,

Art. 2º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessárias.

Art. 3º - Esta lei entra em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das sessões. Às Comissões competentes."

Folha 45
Proc. nº 01-041113
Isis Duarte Rodrigues
2F 11.207

PUBLICADO DOC 24/04/2013, PÁG 130

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

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

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

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

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

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

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

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

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

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

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

PROJETO DE LEI 01-00368/2013 do Vereador Jair Tatto (PT)

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Parágrafo único - Os veículos, a que se refere o Art. 1º desta lei são aqueles devidamente caracterizados, gerenciados pelo Serviço Funerário Municipal e que fazem o transporte de mortos.

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

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

Sala das Sessões, 22 de maio de 2013. Às Comissões competentes."

[illegible]

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 31/07/13 às 16:20
RF

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317

Ao Nobre Vereador/A Nobre Vereadora
Abou Anni
Para: Abou Anni
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 02/08/2013
Presidente
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
nos termos do § 3º do artigo 62 do R.I.

EM 02/08/2013 às 17:22
POR Ma Yosef
SAÍDA: 07/08 ÀS 18:09 POR Ma Yosef

REDISTRIBUÍDO
Ao Nobre Vereador/A Nobre Vereadora
Leonte Lopes
Para: Leonte Lopes
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 13/08/2013
Presidente
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
nos termos do § 3º do artigo 62 do R.I.

RECEBIDO COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA - CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Em 13/08/13 às 16:40 h
POR Isis
Em 16/08/13 às 10
Em 20/08/2013 às 18:47h
POR Ma Yosef
SAÍDA: 26/08 ÀS 15:18h POR Ma Yosef

Sequência M Junta S nesta data
Documentos S
Rubrica S
Em 20/08/13 às 13:47
João Carlos das Chaves
Técnico Administrativo
RF. 11.317

Matéria PL 411/2013 não contém assinatura migrado do ECM

Folha nº 47 do proc. nº 02-44 de 2013 fls. 50
João Carlos D/s Chaves
Técnico Administrativo
RF 11636



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

16 - PAR
16- 01535/2013

pl0411-13

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0411/13**

Trata-se de projeto de lei de autoria da nobre Vereadora Sandra Tadeu, que visa permitir o uso das faixas exclusivas de ônibus para a circulação de veículos particulares, com no mínimo três ocupantes.

A proposta merece prosperar, consoante será demonstrado.

Abordada a questão sob o ponto de vista da regulamentação de trânsito, temos que embora a Carta Magna reserve privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, visto serem atividades de interesse local (art. 30, I e V).

Como ensina Hely Lopes Meirelles, *"a circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população (...) Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação deve ser o estabelecimento de boas normas de circulação, tendentes a descongestionar o centro urbano, os locais de comércio, os pontos de retorno (...) Nessa regulamentação local, além de normas gerais contidas no Código Nacional de Trânsito e nos regulamentos estaduais, o Município pode estabelecer condições particulares para cada rua ou zona, atendendo às peculiaridades locais e ao perigo que oferece à coletividade (in "Direito Municipal Brasileiro", Ed. Malheiros, 6ª ed., págs. 319/320 e 363.) (grifamos)*

Veja-se, a respeito, a lição de José Nilo de Castro:

"Dentre os serviços públicos municipais (...) arrolam-se os seguintes: arruamento, alinhamento e nivelamento, promoção do adequado ordenamento territorial urbano (art. 30, VIII, CF); águas pluviais; trânsito e tráfego, sinalização de vias urbanas e das estradas municipais, sua regulamentação e fiscalização, arrecadando-se as multas relativas às infrações cometidas em seu território... Merecem explicitação os serviços de trânsito e tráfego de competência do Município. Não se confundem com os do Estado. O trânsito e o tráfego nas vias municipais, notadamente do perímetro urbano, são de competência municipal, cuja organização e execução, portanto, se

Folha nº 48 do proc. nº 01-40 de 20 13 fls. 51
 João Carlos Dias Chaves
 Técnico Administrativo
 RP 11.06



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0411-13

*ordenam pelas **leis locais**, como a previsão de infrações e de sanções aos infratores do trânsito e do tráfego municipais... A circulação urbana e o tráfego local são disciplinados por leis locais, no exercício da autonomia do Município" (in "Direito Municipal Positivo", Ed. Del Rey, 2ª Ed., págs.207 e 208).*

A proposta configura norma de administração geral e abstrata sobre a qual têm iniciativa legislativa tanto o Poder Executivo quanto o Poder Legislativo.

Sobre o assunto, reproduzimos abaixo a lição de Hely Lopes Meirelles:

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

*4. Em conclusão, a Câmara não administra e muito menos governa o Município, mas apenas estabelece **normas de administração, reguladoras da atuação administrativa do Prefeito**. É nisso exatamente que reside a marca distintiva entre a função normativa da Câmara e a atividade executiva do Prefeito: **o Legislativo atua como poder regulatório, genérico e abstrato**. O Executivo transforma os mandamentos da norma legislativa em atos específicos e concretos de administração." (in "Estudos e Pareceres de Direito Público", Ed.RT, 1984, pág.24) (grifamos)*

Importa mencionar que, conforme se afere da análise da pesquisa realizada pelo Setor de Pesquisa, Assessoria e Análise Prévia, a Secretaria Municipal de Transportes editou diversas portarias a respeito da utilização dos corredores de ônibus, merecendo destaque a Portaria nº 149/12, que dispõe sobre a utilização de corredores exclusivos de ônibus em horário noturno, o que demonstra a sintonia do projeto com as normas ora vigentes.

O projeto está amparado no art. 30, incisos I e V, da Constituição Federal; nos arts. 13, inciso I; 37, "caput"; e 179, inciso I, da Lei Orgânica do Município.

Folha nº 49 de 50
nº 01-951 de 2013
João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 1135



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0411-13

A aprovação da proposta depende do voto favorável da maioria absoluta dos membros desta Casa, conforme disposto no art. 40, § 3º, XII, da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, somos **PELA LEGALIDADE**.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa,

28/06/13.

[Signature]
GOULART

ABOU ANNI

[Signature]
EDUARDO TUMA

ALESSANDRO GUEDES

GEORGE HATO

ARSELINO TATTO

LAÉRCIO BENKO

[Signature]
CONTE LOPES

[Signature]
SANDRA TADEU

[Signature]
Sandra Tadeu

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 30, 08, 13
Pág. 78 Col. 03
Conferido André Marcon

André Marcon
Técnico Administrativo
RF 11.264

A Comissão de Econ
Em 30, 08, 13
João Carlos Dias Chaves
RF. 11.336

RECEBIDO
Comissão de Trânsito, Transporte,
Atividade Econômica, Turismo, Lazer
e Gastronomia.
Em 04.09.2013 às 17:00

Inamar Alves de Sousa Jr. [Assinatura]
RF. 101.204 - SGP-12

Ao Vereador / A Vereadora
Exmo. Vere. Vitor
Para relatar.
Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade
Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.
Em 11.09.2013

Presidente
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos
termos do § 1º, inciso III do RI.

Segue m juntado S, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado S sob folha(s)
nº 50 A 52 Em 02/10/2013
Inamar Alves de Sousa Jr. [Assinatura]
RF. 101.204 - SGP-12

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**16 - PAR
16- 01985/2013

PL 411/2013

PARECER Nº DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE,
ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O
PROJETO DE LEI Nº 411/2013.

O presente projeto de lei, de autoria da nobre Vereadora Sandra Tadeu, *dispõe sobre a autorização contínua para automóveis particulares de passageiros, com no mínimo, três ocupantes trafegarem nas faixas exclusivas de ônibus, no âmbito da Cidade de São Paulo, e dá outras providências.*

A propositura estabelece que os automóveis não poderão ter qualquer película de escurecimento nos vidros que dificulte a sua visibilidade interna e será proibido o embarque e desembarque de passageiros ao longo das faixas exclusivas de ônibus.

Em sua justificativa, a Autora argumenta que a propositura visa incentivar a carona, fomentando o transporte solidário e diminuindo o trânsito.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela LEGALIDADE do projeto de lei.

Conforme pesquisa realizada pela Faculdade de Saúde Pública (FSP) USP, realizada pela administradora e mestre em Ciências, Sandra Costa de Oliveira, a adesão à prática da carona solidária ainda sofre resistências pelos proprietários dos carros.

Seguem abaixo os principais pontos da pesquisa:

- Além do ganho na qualidade de vida, também é possível reduzir gastos, já que as despesas de combustível podem ser divididas por várias pessoas que viajam no veículo;
- Os motoristas reconhecem os benefícios da carona solidária para a saúde e para o meio ambiente;

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 411/2013

Folha nº 51 doProcesso nº 01-411/2013Inamar Alves de Sousa Jr. 
RF. 101.204 - SGP-12

- Alguns motoristas alegaram que preferiam estar sozinhos, indicaram incompatibilidade de horários e outros compromissos que impediriam oferecer carona;
- Outros obstáculos à participação foram o individualismo e questões culturais.

Além disso, Sandra também observa que: “embora o transporte público seja imprescindível, políticas públicas também poderiam servir de estímulo para a população aderir à iniciativa, como por exemplo estabelecer a integração entre os transportes públicos e automóveis participantes do programa com estacionamentos reservados ou garantindo espaços de mobilidade em faixas exclusivas para os participantes”. (fonte: USP. Disponível em <<http://www5.usp.br/23991/estudo-da-fsp-aponta-que-donos-de-carros-mostram-resistencia-a-carona-solidaria/>>).

Em que pesem os vários pontos positivos do programa de carona solidária, quanto à utilização da faixa exclusiva de ônibus devem-se ponderar as seguintes questões:

- A dificuldade de fiscalização quanto à quantidade de pessoas dentro do veículo;
- A resistência dos motoristas em aderir aos programas de transporte solidário;
- A grande quantidade de veículos que utilizam películas devido a questões de segurança; e
- A propositura vai na contramão das atuais políticas públicas que privilegiam o transporte público.

Tendo em vista as observações acima, quanto ao mérito, a Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia manifesta-se CONTRÁRIA à aprovação da propositura.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 411/2013

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo
Lazer e Gastronomia, em 02/10/2013.

fls. 56

Folha nº 52 do

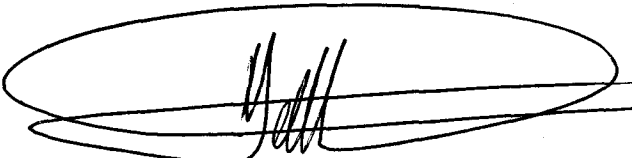
Processo nº 01-411/2013

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


SENIVAL MOURA
Presidente

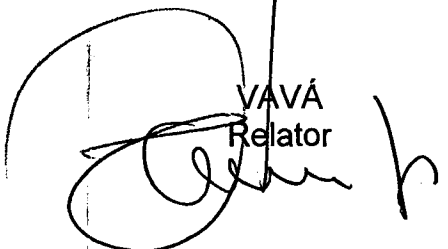
AURÉLIO MIGUEL


CLAUDINHO DE SOUZA


CORONEL TELHADA


RICARDO YOUNG


SOUZA SANTOS


VAVÁ
Relator

17 - RELCOM
17- 02014/2013

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 03 / 10 / 2013
Pág. 107 Col. 4
Conferido _____

[Assinatura]
Inamar Alves de Sousa Jr.
RF. 101.204 - SGP-12

A Comissão de FINANÇAS

Em 08 / 10 / 2013
Inamar Alves de Sousa Jr. *[Assinatura]*
RF. 101.204

Segue (m) juntado (s) nesta data papel
para informação/documento (s) rubrica
do (s) sob folha (s) n.º (S). 53
Em 08 / 10 / 13

[Assinatura]
Carmen Cristina ~~Alencar~~
RF 11.197



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 53

do processo nº 01-0411 de 2013, 08/10/2013

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

RECEBIDO na
Comissão de Finanças e Orçamento
Em 08/10/2013 às 17:49

Carmen Cristina Malavazzi
Auxiliar Operacional
RF 11.197 – SGP.12

Ao Vereador / À Vereadora

RICARDO NUNES

Para relatar.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento.

Em 16/10/2013

[Assinatura]
Presidente

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

Segue ___ juntado ___, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado ___ sob folha(s)
nº 54 Em 28/11/13

Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12

[Assinatura]



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 54 de
Processo nº 01-411/2013
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12

16 - PAR
16- 02561/2013

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE FINANÇAS E
ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 411/2013**

O presente projeto de lei, de autoria da nobre Vereadora Sandra Tadeu, visa autorizar automóveis particulares de passageiros, com no mínimo, três ocupantes a trafegarem nas faixas exclusivas de ônibus, no âmbito da Cidade de São Paulo, e que não tenham qualquer película de escurecimento nos vidros que dificulte a sua visibilidade interna. O projeto proíbe o embarque e o desembarque de passageiros ao longo das faixas exclusivas de ônibus.

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

Favorável, portanto, é o parecer.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 27-11-2013.

Ver. Roberto Tripoli
Presidente

Ver. Ricardo Nunes
Vereador
Líder do PMDB
Relator

Ver. Aurélio Nomura

Ver. Jair Tatto
VER. ALFREDINHO

Verª. Marta Costa

Ver. Milton Leite

Ver. Paulo Fiorilo

Ver. Adilson Amadeu

Ver. Wadih Mutran

17 - RELCOM
17- 02606/2013

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 29 / 11 / 2013
Pág. 99 Col. 4ª
Conferido CM
Carman Cristina Malavazzi
RF 11.197

À SGP-21
São Paulo 29 / 11 / 2013
CM
Carman Cristina Malavazzi
RF 11.197