

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

PROJETO DE LEI

01 - 0146 / 2012

DE

2012

MATÉRIA LEGISLATIVA:

PL

01 - 0146 / 2012

DE

02/04/2012

PROMOVENTE:

VEREADOR

ATILIO FRANCISCO

EMENTA:

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.

ARQUIVADO EM / /

CHEFE DE SEÇÃO

USO EXCLUSIVO PARA PROTEÇÃO DE PROCESSO

Materia PL 146/2012. Não assinado digitalmente

LIDO HOJE 03 ABR 2012

AS COMISSÕES DE:

Const., Just. e Leg. Particp.,

Pol. Urb., Metrop. e Meio Amb.,

Trâns., Transp., At. Econ., Tur., Laz. e Gestão,

Finanças e Orçamento.

CÂMARA MUNICIPAL DE

SÃO PAULO

GABINETE DO VEREADOR ATÍLIO FRANCISCO

PRESIDENTE

JOSÉ POLICE NETO



Folha nº 01 do proc. fls. 1

Nº 01-146 de 12

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar

RF. 100.406

PROJETO DE LEI Nº

01 - PL
01- 00146/2012

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.

RECEBIMENTO E REGISTRO

03 ABR 2012

SGP.42

DFP - SGP-22 - 02/04/2012 - 09:47 - 002132 - 2/4

Matéria PL 146/2012. Não assinado digitalmente.

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
2 a 4 e folha de informação
sob nº —. 41.1.4.1.2.

Ass: _____

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

GABINETE DO VEREADOR ATÍLIO FRANCISCO

autuado em 30/09/2015 00:00:00

Folha nº 02 do proc. 3

Nº 01.146 de 12

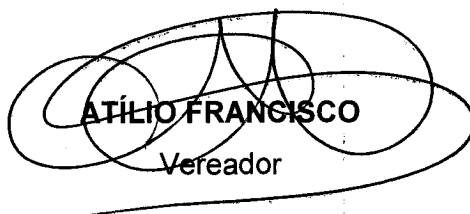
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar

RF. 100.406

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,


ATÍLIO FRANCISCO
Vereador

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****GABINETE DO VEREADOR ATÍLIO FRANCISCO**

Folha nº 03 do procs. 5
Nº 01.146 de 17
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

JUSTIFICATIVA

O presente projeto de lei visa dispor sobre a utilização dos corredores exclusivos de ônibus, bem como durante o horário de restrição de circulação aos veículos conduzidos por corretores aos veículos conduzidos por Corretores de Imóveis no âmbito da cidade de São Paulo.

Importante profissão e de valiosos préstimos a nossa cidade, o corretor de imóvel tem sido cada vez mais valorizado e sendo bastante solicitado. O bom momento do mercado imobiliário tem atraído muitos.

De acordo com dados do Sindicato da Habitação de São Paulo (Secovi-SP), ao longo dos últimos 2 anos foram aberto milhares de unidades habitacionais, apenas na capital paulista.

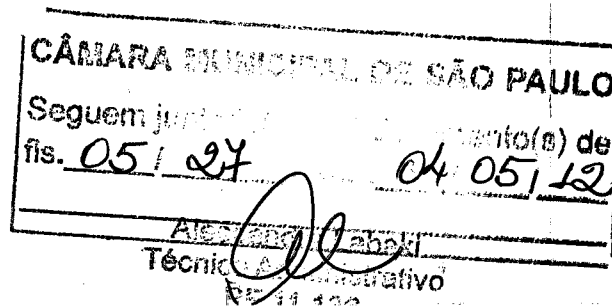
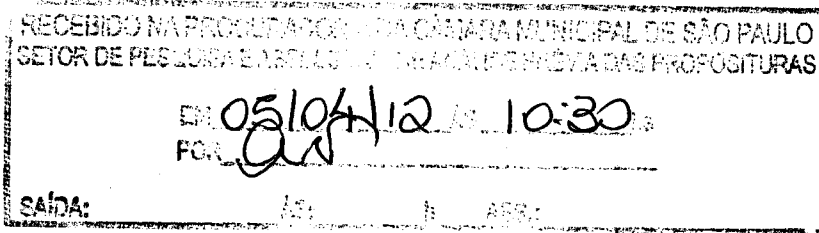
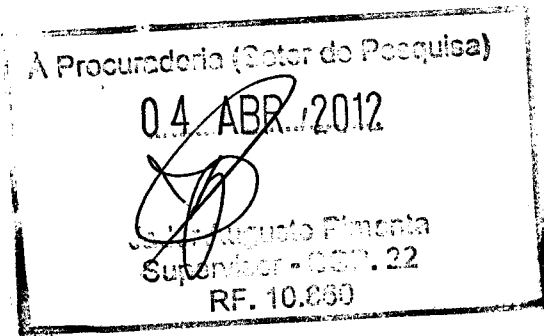
Cabe ao Corretor de Imóveis exercer profissionalmente a intermediação na compra, venda, permuta e locação de imóveis e, opinar quanto à comercialização imobiliária. Hoje, um corretor de imóveis não pode contentar-se simplesmente em fazer uma aproximação entre potenciais compradores e proprietários de imóveis. Este profissional deve transitar pelas nuances econômicas, legais, arquitetônicas, de mobilidade urbana e até psicanalíticas (já que lida com emoções das pessoas), o que exige que tenha um conhecimento eclético e cultura ampla para transmitir com segurança e clareza aos clientes suas análises e conclusões – necessárias aos diagnósticos de atendimentos.

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****GABINETE DO VEREADOR ATÍLIO FRANCISCO**

Folha nº 04 do proc. ^{fls.} 6
Nº 01-146 de 12
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

O mercado imobiliário é hoje contextualizado nas rápidas mudanças culturais e tecnológicas da sociedade como um todo. Isso exige um corretor profissional adequado, que conheça o mercado, a legislação vigente e as tecnologias construtivas. Esse profissional deverá ter acesso às tecnologias de informação adequadas e ter capacidade de adaptação ao seu ritmo de mudanças. E deve, particularmente, ser comprometido com os conceitos de sustentabilidade e poder transitar com mobilidade neste trânsito caótico da cidade de São Paulo.

Assim sendo, diante de um projeto de grande importância para nossa cidade, pedimos a aprovação aos membros desta Edilidade.





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 0146/12

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

- Lei Municipal nº 11.076, de 05 de setembro de 1991, que dispõe sobre o direito do Corretor de Imóveis de ter acesso a qualquer documento ou dado técnico necessário para o desempenho de suas funções, junto aos órgãos ou repartições da Prefeitura Municipal;
- Lei Municipal nº 11.851, de 10 de setembro de 1995, que dispõe sobre a instituição do Fundo Municipal do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o Tráfego de ônibus - FUNCOR, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 12.615, de 04 de maio de 1998, que autoriza os táxis a trafegarem pelas faixas exclusivas de ônibus. Declarada inconstitucional- Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 059.207.0/3;
- Lei Municipal nº 14.933, de 05 de junho de 2009, que Institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo (especialmente art. 6º, II e III);
- Decreto nº 41.073, de 30 de agosto de 2001, que institui o Programa Via Livre no Sistema Municipal de Transporte Urbano, e dá outras providências (art. 2º);
- PL 0521/05, do Vereador Aurélio Miguel, que autoriza o uso dos corredores de ônibus nos horários que especifica, e dá outras providências. Vetado;
- PL 0059/07, do Vereador Agnaldo Timóteo, que autoriza os veículos particulares de passageiros e de transporte leve a transitarem livremente nos corredores de ônibus existentes no Município nos dias e horários que especifica, e dá outras providências;
- PL 0045/11, do Vereador Celso Jatene, que dispõe sobre as faixas exclusivas para ônibus no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 0157/11, do Vereador Dalton Silvano, que dispõe sobre permissão de ônibus e vans escolares devidamente identificadas a trafegarem pelos corredores exclusivos de ônibus;
- PL 162/11, do Vereador Dalton Silvano, que dispõe sobre permissão de veículos do Serviço de atendimento Especial - ATENDE de trafegarem pelos corredores exclusivos de ônibus na cidade de São Paulo.

Cópias dos textos acima indicados acompanham a presente informação.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr.
Presidente de fls. 01.

São Paulo, 24 de abril de 2012.

Christiana S. Chebib

Christiana Samara Chebib
Procuradora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 244.472

Caio Marcello de Carvalho Giannini

Caio Marcelo de Carvalho Giannini
Procurador Supervisor do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 55.289

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 11076

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 11.076 05/09/1991 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre o direito do Corretor de Imoveis ter acesso a qualquer documento ou dado tecnico necessario as informacoes para o desempenho de suas funcoes, junto aos orgaos ou repartições da Prefeitura Municipal de Sao Paulo.

Projeto: Projeto de Lei Nº 164/1989 ([ver documento](#))

Autor(es): Jose Indio Ferreira do Nascimento

[[Back](#)]

Folha 08 f/s 14
 Proc. N° 146/12
 Alvaro C. ...
 RS. 11.136

Lei 11.026 de 05 de Setembro de 1991.
 (Projeto de Lei 164/89)
 (Vereador José Ferreira do Nascimento)

Dispõe sobre o direito do Corretor de Imóveis ter acesso a qualquer documento ou dado técnico necessário às informações para o desempenho de suas funções, junto aos órgãos ou repartições da Prefeitura Municipal de São Paulo.

Arnaldo de Abreu Madeira, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do art. 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, promulga a seguinte lei:

Art. 1º - Fica o Corretor de Imóveis com direito de acesso a toda e qualquer informação necessária ao desempenho de sua função, nos órgãos ou repartições da Prefeitura Municipal de São Paulo.

Art. 2º - O direito de informação necessária compreende o acesso a todo e qualquer documento ou dado técnico pertencentes ao órgão ou repartição competente.

Art. 3º - Corretor de Imóveis, para efeito desta lei, é todo aquele profissional liberal que além de satisfazer às exigências legais esteja devidamente inscrito no Conselho Regional de Corretores de Imóveis.

Art. 4º - O Corretor de Imóveis só poderá exercer o direito conferido pelo art. 1º desta lei com a apresentação da carteira profissional expedida pelo Conselho Regional de Corretores de Imóveis.

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

Câmara Municipal de São Paulo, 05 de setembro de 1991.

O Presidente,
 Arnaldo de Abreu Madeira

Publicada na Diretoria Geral da Câmara Municipal de São Paulo, em 05 de setembro de 1991.

O Diretor Geral,
 Nelson Takeo Shimabukuro

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 11851

Total de referências : 1

1/1

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

Revogado(a) parcialmente

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Paulo Maluf

Regulamentação: Decreto nº 36.885/1997 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))

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

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

[[Back](#)]

LEI Nº 11.851, DE 10 DE JULHO DE 1995

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

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

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

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

Art. 2º - Constituirão receitas do FUNCOR:

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

II - Rendimentos provenientes da aplicação financeira de seus recursos;

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

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

V - Outras rendas eventuais.

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

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

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

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

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

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

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

II - O Secretário Municipal das Finanças;

III - O Secretário do Governo Municipal;

IV - O Secretário Municipal do Planejamento;

V - O Secretário Municipal de Vias Públicas;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PAULO MALUF, PREFEITO

FRANCIS SELWYN DAVIS, Secretário dos Negócios Jurídicos
CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças
REYNALDO EMYDIO DE BARROS, Secretário de Vias Públicas
CARLOS DE SOUZA TOLEDO, Secretário Municipal de Transportes
ROBERTO PAULO RICHTER, Secretário Municipal do Planejamento
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 10 de julho de 1995.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Alexandre F. L. B. S.
RF. 11.136

Base de dados : legis

Pesquisa : 12615

Total de referências : 1

1/1

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

Declarado(a) inconstitucional

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

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

Autor(es): Natalicio Bezerra Silva

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

[[Back](#)]

LEI N. 12.615 - DE 4 DE MAIO DE 1998

Autoriza os táxis a trafegar pelas faixas exclusivas de ônibus.

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

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

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

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

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

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 15 fls. 24
Proc. 146
Assessoria Jurídica
RIT. 11.136

Base de dados : legis

Pesquisa : 14933

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

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

[[Back](#)]

LEI Nº 14.933, DE 5 DE JUNHO DE 2009

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

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

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

TÍTULO I

PRINCÍPIOS, CONCEITOS E DIRETRIZES

Seção I

Princípios

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

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

Co. 34
ll

TÍTULO III

META

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

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

TÍTULO IV

ESTRATÉGIAS DE MITIGAÇÃO E ADAPTAÇÃO

Seção I

Transportes

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

I - de gestão e planejamento:

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

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

II - dos modais:

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

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

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

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

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

III - do tráfego:

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

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

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

IV - das emissões:

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

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

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

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

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

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 41073

Total de referências : 1

1/1

Título: DECRETO Nº 41.073 30/08/2001 (ver documento)

Sem revogação expressa

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

[Back]

DECRETO Nº 41.073, 30 DE AGOSTO DE 2001

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

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

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

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

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

DECRETA:

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes

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

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal



**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

PROJETO DE LEI 01-0059/2007 do Vereador Agnaldo Timóteo (PL)

"Autoriza os veículos particulares de passageiros e de transporte leve a transitarem livremente nos corredores de ônibus existentes no Município, nos dias e horários eu específica, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica autorizado o trânsito de veículos particulares de passageiros e de transporte leve nos corredores de ônibus existentes no Município nos seguintes dias e horários:

I – todos os dias de semana das 23:00 horas até as 4:00 horas do dia seguinte;

II – aos sábados, a partir das 19:00 horas;

III – nos domingos e feriados durante as 24 (vinte e quatro) horas.

Parágrafo único. Para efeito do disposto nesta lei, são considerados veículos de transporte leve "vans", "peruas" e "pick-up" e similares, estas com capacidade de carga não superior a 1000 (mil) quilos.

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

Art. 3º Esta lei será regulamentada, pelo Poder Executivo, no que couber, no prazo máximo de 60(sessenta) 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, Às Comissões competentes"

PUBLICADO DOC 06/04/2011, PÁG 91-92

PROJETO DE LEI 01-00045/2011 do Vereador Celso Jatene (PTB)

"Dispõe sobre a criação de faixas exclusivas para ônibus no Município e dá outras providências.

Art. 1º. Ficam criadas faixas exclusivas, nos denominados horários de pico da manhã e da tarde, para a utilização pelos ônibus que integram o sistema de transporte coletivo urbano do Município de São Paulo, nos trechos discriminados no anexo que integra a presente lei.

Art. 2º. As faixas exclusivas previstas no artigo anterior serão reversíveis após os horários a que se destinam, ficando a cargo da autoridade de trânsito as providências para a instalação e retirada de equipamentos necessários para esse fim.

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

Art. 4º. As despesas com a 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 de dezembro de 2011. Às Comissões competentes."

"ANEXO PROJETO DE LEI Nº

ÁREA 1

- . Av. Ordem e Programa e Ponte do Limão;
- . Rua Cabo Adão Pereira e rua Manuel Babosa, a partir da Praça Iara Yavelber até Av. General Edgar Facó.
- . Rua Monte Pascal, rua Brigadeiro Peixoto, rua Barão de Jundiá e Rua Clélia, a partir da Ponte Atílio Fontana até a rua Clélia com a rua Jeoraquara.
- . Av. Rudge até a Ponte da Casa Verde. Ambos os sentidos.
- . Av. Francisco Matarazzo, sentido centro-bairro. a partir do acesso da av. Francisco Matarazzo para a av. Auro Soares de Moura Andrade, até a av. Pompéia.

ÁREA 2

- . Rua Rodovalho Junior, sentido centro, da av. Gabriela Mistral a rua Vereador Cid Galvão.
- . Rua do Gasômetro sentido centro, do Viaduto Gasômetro a Rua da Figueira.
- Av. do Exterior (atrás do Terminal Pq. Dom Pedro II).
- . Pista Central da av. Senador Queirós, da rua Mercúrio a av. Ipiranga.
- . Túnel do Anhangabaú, ambos os sentidos.
- . Av. Nove de Julho, da rua Bandeira Paulista a av. São Gabriel.
- . Viaduto Comendador Elias Nagib Brein (Viaduto da Lapa) para acesso a av. Emano Marchetti.
- . Ruas João Rudge e Zanzibar, sentido centro, entre a rua Bernardino Fanganiello e av. Brás Leme.
- . Rua Voluntários da Pátria, sentido centro entre a av. Santa Inês e Rua Francisca Julia.
- . Av. Água Fria, sentido centro entre as ruas Mariquinha Viana e Doutor Zuquim.
- . Av. Engenheiro Caetano Álvares, ambos os sentidos, entre a av. Conselheiro Moreira de Barros e o Terminal Casa Verde.
- . Rua Alfredo Pujol, sentido bairro, entre as ruas Voluntários da Pátria e Chemin Del Pra.
- . Corredor Norte-sul abrangendo as avenidas Santos Dumont e Tiradentes, ambos os sentidos, entre a praça Campos de Bagatelli e a Estação da Luz do Metrô.
- . Rua Pedro Vicente, sentido bairro, entre as avenidas Tiradentes e Cruzeiro do Sul.
- . Avenida Brás Leme, ambos os sentidos, entre a rua Maria Curupaiti e a Ponte da Casa Verde.

- . Avenida Doutor Antônio Maria de Laet, sentido centro, entre as ruas Benjamim Pereira e Paranabi.
- . Avenida Tucuruvi, sentido centro, entre a rua Paulo de Faria e Avenida Guapira.
- . Rua Maria Candida, entre a rua Mario Pinheiro e Praça Orlando Silva.
- . Rua Olavo Egídio, entre a praça Orlando Silva e av. Cruzeiro do Sul.
- . Rua Duarte de Azevedo, entre a av. Cruzeiro do Sul e praça Orlando Silva.
- . Avenida Cruzeiro do Sul, ambos os sentidos, entre a Estação Santana do Metrô e a avenida do Estado.
- . Av. Zaki Narchi, ambos os sentidos, entre as avenidas Cruzeiro do Sul e Otto Baumgart.
- . Rua Conselheiro Saraiva, sentido centro, entre as ruas Voluntários da Pátria e Ezequiel Freire.
- . Rua São Caetano, entre a av. Tiradentes e rua Monsenhor de Andrade.
- . Rua Marcos Arruda, sentido centro, entre a praça General Humberto Souza Mello e av. Celso Garcia.
- . Rua Catumbi, sentido bairro, entre a av. Celso Garcia e rua Jequitinhonha.

ÁREA 3

- . Avenida Marachal Tito.
- . Radial Leste.
- . Marginal Tietê, entre as pontes Aricanduva e Bandeiras.
- . Avenidas Celso Garcia e Rangel Pestana, sentido centro-bairro.
- . Rua do Gasômetro.
- . Estrada do Imperador (avenida Imperador)
- . Avenida Mogi das Cruzes (avenida Imperador)
- . Avenida São Miguel.
- . Avenida Assis Ribeiro.
- . Avenida Governador Carvalho Pinto (Tiquatira)
- . Avenida Águia de Haia.
- . Estrada Itaquera-Guaianases.
- . Avenida Dom Helder Câmara.
- . Avenida Calim Eid.

ÁREA 4

- . Avenida Ragueb Chofi (Cidade Tiradentes)
- . Avenida Mateo Bei.
- . Avenida Rio das Pedras.
- . Avenida Conselheiro Carrão.
- . Radial Leste.
- . Avenida Aricanduva – Radial Leste.
- . Avenida Sapopemba, entre a Av. Rodolfo Pirani e Praça Felisberto Fernandes da Silva. (Largo de São Mateus).

ÁREA 5

- . Avenida Professor Luiz Ignácio de Anhaia Mello.
- . Avenida Indianópolis.
- . Avenida do Estado.
- . Avenida Doutor Ricardo Jafet.

ÁREA 6

- . Avenida Senador Teotônio Vilela – Região Cidade Dutra.
- . Avenida Interlagos.
- . Avenida Jabaquara.
- . Avenida Engenheiro Armando Arruda Pereira.
- . Avenida Washington Luiz.
- . Avenida Moreira Guimarães.
- . Avenida Rubem Berta.
- . Avenida Dona Belmira Marim
- . Rua João Alfredo.
- . Rua Carlos Gomes.
- . Rua Isabel Schmidt.

- . Alameda Santo Amaro.
- . Rua Dr. Antônio Bento.
- . Avenida Mario Lopes Leão.
- . Rua Barão do Rio Branco
- . Marginal Pinheiros, sentido bairro-centro, a partir da Ponte João Dias até a avenida Cidade Jardim. Sentido centro-bairro, a partir da Ponte da Cidade Jardim até a avenida Guido Caló (pico da tarde).
- . Ponte do Socorro com acesso a Marginal Pinheiros (bairro-centro)
- . Avenida Maria Coelho de Aguiar.
- . Av. Ellis Maas e avenida Comendador Santana.
- . Avenida Engenheiro Luiz Carlos Berrini, rua Funchal e Rua Henrique Chamma.
- . Estrada do Campo Limpo.
- . Avenida Giovanni Cronchi, a partir do Shopping Jardim Sul até o Terminal João Dias.
- . Avenida Vinte e Três e Maio.
- . Avenida Francisco Morato, continuação até Largo do Taboão.
- . Rua Alvarenga, da avenida Francisco Morato até a avenida Cidade Jardim.
- . Avenida Guido Caló.
- . Avenida Brigadeiro Luis Antônio, sentido centro.

ÁREA 8

- . Avenida Sumaré.
- . Avenida Pompéia.
- . Rua Turiassu, entre a Praça Marry Junior e avenida Pompéia.
- . Avenida Doutor Arnaldo.
- . Avenida Angelica.
- . Avenida Corifeu de Azevedo Marques, a partir do Extra Jaguaré até avenida dos Autonomistas
- . Avenida Jaguaré, entre a ponte Jaguaré e o Extra Jaguaré."

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 trafegar 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."

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."

RECEBIDO

Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

Em 04.05.12 às 14h00

Pz 29/05/12

RF

Rubem Darci Romancini
Técnico Administrativo

RF 11.257

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Adolfo

Para Relatar.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.

Em 8/5/12

Presidente

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

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO

EM 08/05/12 AS 14:15 h

POR *[assinatura]*

SAÍDA: 09/05 AS: 11:30 h ASS: *[assinatura]*

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO

EM 24/05/12 AS 15:30 h

POR *Lina*

SAÍDA: 28/05 AS: 18 h ASS: *[assinatura]*

Lilian Bueno Alba
RF 10.933 SGP-12**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**16 - PAR
16- 01239/2012

p0146-12

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0146/12.**

Trata-se de projeto de Lei, de iniciativa do nobre Vereador Atilio Francisco, que dispõe sobre a permissão para veículos conduzidos por corretores de imóveis trafegarem pelos corredores exclusivos de ônibus e durante o horário de restrição de circulação de veículos no Município de São Paulo.

Sob o aspecto estrito da legalidade, a propositura reúne condições de prosseguimento.

Primeiramente, cabe salientar que a Carta Magna reserva privativamente à União a iniciativa de leis sobre trânsito e transporte (art. 22 inciso XI), e, no exercício de tal competência, foi editado o Código de Trânsito Brasileiro.

Todavia, a competência da União se encerra em assuntos que reflitam em todo o território nacional, podendo os Estados-membros e o Município legislar sobre o assunto para atender suas peculiaridades regionais e locais, respectivamente, desde que não conflitem com as normas gerais de observância obrigatória.

Nesse passo, preleciona o ilustre administrativista Hely Lopes Meirelles:

O trânsito e o tráfego são daquelas matérias que admitem a tríplex regulamentação – federal, estadual e municipal –, conforme a natureza e âmbito do assunto a prover.

(...)

De um modo geral, pode-se dizer que cabe à União legislar sobre os assuntos nacionais de trânsito e transporte, ao Estado-membro compete regular e prover os aspectos regionais e a circulação intermunicipal em seu território, e ao Município cabe a ordenação do trânsito urbano, que é de seu interesse local (CF, art. 30, I e V)

(...)

A circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo o território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população, entre outras.

O tráfego sujeita-se aos mesmos princípios enunciados para o trânsito no que concerne à competência para sua regulamentação: cabe à União legislar sobre tráfego interestadual; cabe ao Estado-membro prover o tráfego regional; e compete ao Município dispor sobre o tráfego local, especialmente o urbano. (In, Direito Municipal Brasileiro. 16ª edição. Malheiros Editores: São Paulo, 2008, p. 453/6.)

Há que se distinguir, no entanto, entre normas de trânsito, insertas no Código de Trânsito Brasileiro, sobre as quais o Município não tem competência para legislar, sob pena de extrapolar os limites do predominante interesse local, das normas de organização do serviço de trânsito.

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

17 - RELCOM
17- 01257/2012

Lilian Bueno Alba
RF 10.933 - SGP-12

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

010146-12

*Dentre os serviços públicos municipais (...) arrolam-se os seguintes: arruamento, alinhamento e nivelamento, promoção do adequado ordenamento territorial urbano (art. 30, VIII, CF); águas e esgotos; iluminação pública; pavimentação e calçamento; galerias de 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. (In "Direito Municipal Positivo", Ed. Del Rey, 2ª ed., p. 207/208).*

Como se vê, a norma proposta não configura mera questão de gestão administrativa, ou ainda, concretamente afeta à administração dos bens municipais. Tais assuntos, normalmente encontram-se fora do alcance da lei, devendo ser tratados por meio de atos administrativos. E, quando a forma legal é necessária, ela decorre de exigência contida na Lei Orgânica do Município, o que não retira do ato o seu caráter concreto. É o caso, por exemplo, de leis que autorizam a concessão de uso, alienação ou aquisição de bens públicos municipais.

De fato, o que se deve ter em mente é que existem normas de administração concretas e normas de administração gerais e abstratas, para aí concluir-se que tão-somente as primeiras encontram-se aquém da iniciativa do 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 municípios, no que afeta aos interesses locais, ao passo que a do Prefeito é a Executiva, compreendendo a função governamental, exercida através de atos políticos, e a administrativa, mediante atos administrativos aqueles e estes concretos e específicos (...)

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

Lembre-se, ainda, recente alteração da Lei Orgânica, efetivada por meio da Emenda nº 28/06, que ao alterar a redação do art. 37, § 2º, inciso IV da Lei Orgânica, excluiu o serviço público das matérias reservadas à iniciativa legislativa do Chefe do Executivo, espelhando, assim, o disposto na Constituição Federal e na Constituição do Estado de São Paulo.

Sob este ponto de vista, portanto, a permissão para veículos conduzidos por corretores de imóveis trafegarem pelos corredores exclusivos de ônibus e durante o horário de restrição de circulação de veículos no âmbito do Município de São Paulo, deve ser entendida como regulamentação geral sobre o serviço de organização do trânsito, sobre a qual tem o Vereador competência para legislar.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0146-12

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

A aprovação da proposta depende do voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara, conforme art. 40, § 3º, inciso XII, da Lei Orgânica.

Pelo exposto, somos

PELA CONSTITUCIONALIDADE E LEGALIDADE.

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

ARSELINO TATTO

ABOU ANNI

ADOLFO QUINTAS

CELSO JATENE

EDIR SALES

JOSÉ AMÉRICO FELSON

MARCO AURÉLIO CUNHA

QUITO FORMIGA

SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 17, 8, 12
Pág. 78 Col. 4ª
Conferido lp

Lillian Bueno Alba
RF 10.933

À Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.

Em 20, 8, 12

lp
Lillian Bueno Alba
RF 10.933

RECEBIDO

Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.

Em 20/08/12 às 12:00

W
Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF: 11372

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora	
<u>Paulo Franco</u>	
Sala de <u>20/08/2012</u>	<u>Meio Ambiente</u>
<u>[Assinatura]</u>	
Obs: o prazo para a entrega do projeto é de 30 dias, nos termos do § 3º, artigo 63 Jr.	

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

São Paulo, 02, 01, 2013

Nome Leonardo Amaral Pedra lp

RF. RF: 11372 SGP-12