



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

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

PROJETO DE LEI

01 - 0268 / 2012

DE

2012

MATÉRIA LEGISLATIVA:

PL

01 - 0268 / 2012

DE

11/06/2012

PROMOVENTE:

VEREADOR

DAVID SOARES

E M E N T A:

DISPÕE SOBRE A UTILIZAÇÃO DE BICICLETAS ELÉTRICAS E
BICICLETAS MOVIDAS POR TRAÇÃO HUMANA, E FIXA OUTRAS
PROVIDÊNCIAS.

ARQUIVADO EM

/ /

CHEFE DE SEÇÃO

LIDO HOJE
AS COMISSÕES DE:
12 JUN 2012
Const. Just. e Leg. Paralela
Administração Pública
Transp., Transp., Al. Esen., Tur., Lazer
Finanças e Orçamento
CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
28º GV - VEREADOR DAVID SOARES
PRESIDENTE

CLAUDINHO DE SOUZA

autuado em 30/09/2015 00:00:00
Folha nº 01 do processo
Nº 01-268 de 12
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

01 - PL
01- 00268/2012

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

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gabinete: Viaduto Jacareí, 100 - 6º andar - Sala 607.

12 JUN 2012
SOP.42

CISP - SP.22 - 11/06/2012 - 17:13 - 002492 - 2/2

Materia PL 268/2012. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

...que(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
2 a 4 e folha de informação
sob nº —. 12.1.6.1.2.
Ass: CB

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

Folha nº <u>02</u> do proc. fls. 3
Nº <u>01.268</u> de <u>12</u>
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

28º GV – VEREADOR DAVID SOARES

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

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

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

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

Sala das Sessões, em


DAVID SOARES
VEREADOR

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****28º GV – VEREADOR DAVID SOARES****JUSTIFICATIVA**

A presente proposta senhores e senhoras vereadores, senhores e senhoras munícipes tem por finalidade regulamentar e atender a previsão legal disposta no Código de Transito Brasileiro que preceitua ser competência municipal a regulamentação com o registro e o licenciamento dos ciclomotores nas cidades.

Propomos a presente regulamentação com a finalidade de incentivar o uso da bicicleta e de maneira ordeira regular os deslocamentos diários preservando a vida dos condutores ciclistas uma vez que muitos são mortos ou sofrem acidentes fatais até mesmo por trafegarem nas vias publicas sem a devida proteção, o que agora por meio da presente lei está regulamentando-se.

Sem mais conto com o apoio dos nobres pares na aprovação da presente medida uma vez que a mesma é legal e urge a necessidade de aprovação e regulamentação por essa Casa de Leis Municipais.



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

CLIPPING • Jornais

Folha nº 041 do proc. 1s. 5
Nº 16.762
O ESTADO DE SÃO PAULO
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
09/05/12 RF 100 406

SP deixa de fiscalizar bikes elétricas

Código de Trânsito Brasileiro exige que condutor tenha mais de 18 anos, CNH e capacete, mas município é quem deve punir infrações

Bruno Ribeiro

As regras nacionais sobre o trânsito de bicicletas elétricas não têm como serem aplicadas nas ruas de São Paulo. A falta de legislação municipal impede que as determinações do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) sejam cumpridas, como a exigência de o condutor ser maior de 18 anos, ter Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e usar capacete. Assim, usuários desse tipo de veículo não têm como serem multados na capital.

A fiscalização das bicicletas elétricas virou uma polêmica nesta semana, com a edição de uma portaria, feita pela prefeitura do Rio para aquela cidade, que equiparou as bicicletas elétricas às bicicletas comuns, movidas por tração humana. A portaria foi editada após o condutor de uma dessas bicicletas ser autuado por policiais militares em uma blitz da lei seca.

O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) explica, em nota, que as bicicletas elétricas são equiparadas, no CTB, aos veí-

culos ciclomotores – como motocicletas. A exceção é se as bicicletas circulam nas calçadas, com velocidade máxima de 6 km/h, ou em ciclovias ou ciclofaixas, com limite de 20 km/h. Mas o código estabelece que a regulamentação delas é uma responsabilidade de cada cidade.

Em São Paulo, a Prefeitura nunca editou essa regulamentação. A reportagem pediu explicações à Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) – mas a Prefeitura informou que não vai falar sobre o caso.

O advogado Marcos Pantaleão, especialista em Direito de Trânsito, explica que eventuais multas por desrespeito às regras do código de trânsito dependem de as bicicletas elétricas estarem registradas no município. “A multa deve indicar o veículo que estava sendo conduzido, com o código com marca e modelo do carro.” Se a Prefeitura não cria esse registro, não é possível que a autoridade de trânsito aplique a multa, de acordo com ele. Mesmo assim, o CTB classifica como “infração gravíssima” conduzi-las sem licenciamento.

Também não há dados sobre o tamanho da frota de bicicletas elétricas na cidade. O presidente da Associação Brasileira de Veículos Elétricos (ABVE), Pietro Erber, diz que o mercado é composto por “muitos fabricantes pequenos”. “E tem também as empresas que importam as peças e montam aqui”, afirma. “O que podemos dizer é que o mercado tem crescido muito.”

Polêmica. Para o Denatran, a regulamentação do Rio está incorreta, porque a atribuição do município deveria ser a regulamentação das bicicletas elétricas. “É como era antigamente, em que algumas cidades obrigavam o emplacamento das bicicletas, com cobrança de taxas”, afirma Marcos Pantaleão.

“Os municípios devem regulamentar o registro e o licenciamento dos ciclomotores por meio de legislação local. Isso não muda os conceitos de bicicleta e ciclomotor previstos no CTB. Os ciclomotores apenas poderão circular com a documentação legal regulamentada pelo município”, diz o Denatran, em nota.

CADERNO/PÁG. CB

A Procuradoria (Setor de Pesquisa)
13/06/2012
Jader Augusto Pimenta
Supervisor - SGP. 22
RF. 10.860

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DE PESQUISA E ASSISTÊNCIA DE QUALIDADE DE VIDA E DE PROTEÇÃO AMBIENTAL
14/06/2012 16:15
SAIDA: 14/06/2012 16:15

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
10550 19/07/12

Iris Duarte Rodrigues
Técnico Administrativo
RF. 11.207

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****PROCURADORIA
SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA**

Folha 05
Proc. Nº 015068/12
João Duarte Rodrigues
RF. 11.207

PL Nº 0268/12

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 Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (cópia parcial - especialmente arts. 24, 58, 68, 96 e ss, 105, 255);
- Resolução do CONTRAN nº 46, de 21 de maio de 1998, que dispõe sobre equipamentos de segurança para bicicletas
- Resolução do CONTRAN nº 315, de 8 de maio de 2009, que dispõe sobre veículos ciclo-elétricos, ciclomotores e bicicleta elétrica;
- Resolução da Câmara Municipal de São Paulo nº 4, de 11 de abril de 2012, que cria a Frente Parlamentar em defesa da mobilidade humana (art. 2º trata das bicicletas);
- Lei Municipal nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990, que dispõe sobre a destinação de espaços para ciclovias no Município de São Paulo;
- Lei Municipal nº 11.784, de 26 de maio de 1995, que altera a redação do artigo 2º da Lei nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990;
- Lei Municipal nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo;
- 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, 'b');
- Lei Municipal nº 15.035, de 23 de novembro de 2009, que altera a redação do art. 7º CXCIX, da Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, e institui o dia municipal sem carro;
- Decreto Municipal nº 29.839, de 18 de junho de 1991, que institui faixas exclusivas para o tráfego de bicicletas (ciclovias), e dá outras providências;
- PL 0173/04, do Vereador Nabil Bonduki, que dispõe sobre a articulação do transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros e disciplina a implantação de bicicletários e paraciclos;
- PL 0134/08, do Vereador Adilson Amadeu, que institui, no Município de São Paulo, o "Programa Parque a Parque";
- PL 0371/09, do Vereador Marco Aurélio Cunha, que dispõe sobre a criação de circuito para tráfego exclusivo de bicicletas;
- PL 0585/09, do Vereador Gilson Barreto, que dispõe sobre o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**06
fls. 8
nome _____
Proc. Nº 01-0068/12
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

- PL 0655/09, do Vereador Chico Macena, que altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007;
- PL 0561/10, do Vereador Chico Macena, que acrescenta parágrafo único ao art. 2º da Lei nº 14.488, de 19 de julho de 2007, que instituiu o Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito – FMDT, para destinar recursos ao Sistema Cicloviário Municipal;
- PL 0092/12, da Vereadora Noemi Nonato, que altera a Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, para incluir o “Mês de Reflexão em Memória aos Ciclistas Vítimas da Violência no Trânsito”, a ser comemorado anualmente no mês de outubro;
- PL 0224/12, do Vereador Adilson Amadeu, que dispõe sobre a obrigatoriedade de licenciamento e emplacamento de bicicletas que trafegam pelas vias públicas do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Cópias dos textos acima indicados acompanham a presente informação.

A pesquisa legislativa constatou a existência de Projeto de Lei anterior, qual seja, o PL 0224/12, que dispõe de modo semelhante ao Projeto de Lei ora sob análise, mas não de forma exatamente igual, posto que o presente PL 0268/12 determina que o pagamento da taxa de licenciamento das bicicletas não seja de responsabilidade dos seus proprietários, enquanto que o PL 0224/12 dispõe que essa taxa poderá ou não ser de responsabilidade destes, ficando a critério do Poder Público. Assim sendo, envio à Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme determinação do Senhor Presidente de fls. 01.

São Paulo, 06 de julho de 2012.

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

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

**Presidência da República****Casa Civil****Subchefia para Assuntos Jurídicos**

Proc. Nº 01-026812

Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207**LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.**Mensagem de vetoVide texto compilado

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

(Vide Lei nº 12.619, de 2012)

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

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

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

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

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

§ 4º (VETADO)

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção I
Disposições Gerais

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

Folha 08
Proc. Nº 01-2015-00000000-00
Isis Duarte Rodrigues
RS 11.207

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

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

Folha 09 fls. 11
Proc. Nº 01-911812
RE. 11.2

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.

Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

- I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;
- II - segurando o guidom com as duas mãos;
- III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Folha 10
Proc. Nº 07-0265/12
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

- I - utilizando capacete de segurança;
- II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;
- III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 56. (VETADO)

Art. 57. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.

Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.

Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

CAPÍTULO IV
DOS PEDESTRES E CONDUTORES DE VEÍCULOS NÃO MOTORIZADOS

Doutor José Rodrigues
RF. 114207

Art. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

§ 1º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

§ 2º Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 3º Nas vias rurais, quando não houver acostamento ou quando não for possível a utilização dele, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, em sentido contrário ao deslocamento de veículos, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídas, deverá ser previsto passeio destinado à circulação dos pedestres, que não deverão, nessas condições, usar o acostamento.

§ 6º Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres.

Art. 69. Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinquenta metros dele, observadas as seguintes disposições:

I - onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;

II - para atravessar uma passagem sinalizada para pedestres ou delimitada por marcas sobre a pista:

a) onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes;

b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;

III - nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observadas as seguintes normas:

a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;

b) uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.

Art. 70. Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as disposições deste Código.

Parágrafo único. Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos.

Art. 71. O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via manterá, obrigatoriamente, as faixas e passagens de pedestres em boas condições de visibilidade, higiene, segurança e sinalização.

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOSSeção I
Disposições GeraisFolha 12
Proc. Nº 1-09/98/12
Isis Duarte Rodrigues
BR, 11.207

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

I - quanto à tração:

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

II - quanto à espécie:

a) de passageiros:

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

b) de carga:

- 1 - motoneta;
- 2 - motocicleta;
- 3 - triciclo;
- 4 - quadriciclo;
- 5 - caminhonete;

- 6 - caminhão;
- 7 - reboque ou semi-reboque;
- 8 - carroça;
- 9 - carro-de-mão;

c) misto:

- 1 - camioneta;
- 2 - utilitário;
- 3 - outros;

d) de competição;

e) de tração:

- 1 - caminhão-trator;
- 2 - trator de rodas;
- 3 - trator de esteiras;
- 4 - trator misto;

f) especial;

g) de coleção;

III - quanto à categoria:

a) oficial;

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

c) particular;

d) de aluguel;

e) de aprendizagem.

Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

Art. 98. Nenhum proprietário ou responsável poderá, sem prévia autorização da autoridade competente, fazer ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de suas características de fábrica.

Parágrafo único. Os veículos e motores novos ou usados que sofrerem alterações ou conversões são obrigados a atender aos mesmos limites e exigências de emissão de poluentes e ruído previstos pelos órgãos ambientais competentes e pelo CONTRAN, cabendo à entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo cumprimento das exigências.

Art. 99. Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.

Folha 13
Proc. Nº 07-000812
Isis Duarte Marques
RF. 11.207

§ 1º O excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem ou pela verificação de documento fiscal, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 2º Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 3º Os equipamentos fixos ou móveis utilizados na pesagem de veículos serão aferidos de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal.

Art. 100. Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com lotação de passageiros, com peso bruto total, ou com peso bruto total combinado com peso por eixo, superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.

Parágrafo único. O CONTRAN regulamentará o uso de pneus extralargos, definindo seus limites de peso.

Art. 101. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§ 1º A autorização será concedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinação de veículos e de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial.

§ 2º A autorização não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos causar à via ou a terceiros.

§ 3º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo de seis meses, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

Art. 102. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via.

Parágrafo único. O CONTRAN fixará os requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo, de acordo com a sua natureza.

Seção II
Da Segurança dos Veículos

15
Proc. Nº 01-01/2012
Isis Duarte Rodrigues

Art. 103. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregadores de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAL, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.

Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

§ 5º Será aplicada a medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. (Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009)

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

15
01-03-2012
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do caput deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. (Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do caput deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. (Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009)

Folha 17
Proc. Nº 01-236/12
João Duarte Rodrigues
11.207

Art. 254. É proibido ao pedestre:

- I - permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;
- II - cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde exista permissão;
- III - atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;
- IV - utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;

V - andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea;

VI - desobedecer à sinalização de trânsito específica;

Infração - leve;

Penalidade - multa, em 50% (cinquenta por cento) do valor da infração de natureza leve.

Art. 255. Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva, em desacordo com o disposto no parágrafo único do art. 59:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da bicicleta, mediante recibo para o pagamento da multa.

RESOLUÇÃO Nº 46, DE 21 DE MAIO DE 1998

Folha 18
Proc. Nº 01-00581/2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RESOLUÇÃO Nº 315 DE 08 DE MAIO DE 2009

folha 19
Proc. Nº 01-00000000000000000000
Isis Duarte Rodrigues
RE. 11.207

Estabelece a equiparação dos veículos ciclo-elétricos, aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas abertas à circulação.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos I e X, do art. 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando os permanentes e sucessivos avanços tecnológicos empregados na construção de veículos, bem como a utilização de novas fontes de energia e novas unidades motoras aplicadas de forma acessória em bicicletas, e em evolução ao conceito inicial de ciclomotor.

Considerando o crescente uso de ciclo motorizado elétrico em condições que comprometem a segurança do trânsito,

RESOLVE:

Art. 1º Para os efeitos de equiparação ao ciclomotor, entende-se como ciclo-elétrico todo o veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kw (quatro quilowatts) dotados ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo incluindo o condutor, passageiro e carga, não exceda a 140 kg (cento e quarenta quilogramas) e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse a 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora)

Parágrafo único. Inclui-se nesta definição de ciclo-elétrico a bicicleta dotada originalmente de motor elétrico, bem como aquela que tiver este dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura.

Art. 2º Além de observar os limites de potência e velocidade previstos no artigo anterior, os fabricantes de ciclo-elétrico deverão dotar esses veículos dos seguintes equipamentos obrigatórios:

- 1- Espelhos retrovisores, de ambos os lados;
- 2- Farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
- 3- Lanterna, de cor vermelha, na parte traseira;
- 4- Velocímetro;
- 5- Buzina;
- 6- Pneus que ofereçam condições mínimas de segurança.

Pagina 02 da Resolução 315, de 08 de maio de 2009.

Folha

Proc. N° 01-02687/2

Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Art. 3º Esta resolução entra em vigor na data da sua publicação.

Alfredo Peres da Silva
Presidente

Marcelo Paiva dos Santos
Ministério da Justiça

Salomão José de Santana Rui
Ministério da Defesa

Edson Dias Gonçalves
Ministério dos Transportes

Valter Chaves Costa
Ministério da Saúde

Carlos Alberto Ferreira dos Santos
Ministério do Meio Ambiente

Elcione Diniz Macedo
Ministério das Cidades

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 21
Proc. Nº 01-00687/12
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : RESOLUÇÃO AND 4

Total de referências : 1

1/1

Título: RESOLUCAO DA CMSP Nº 4 11/04/2012 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a criação, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Resolução Nº 12/2010 ([ver documento](#))

Autor(es): Chico Macena; Dalton Silvano; Floriano Pesaro; Mara Gabrielli; Marco Aurélio Cunha; Netinho de Paula; Ricardo Teixeira

[[Back](#)]

PUBLICADO DOC 17/04/2012, p. 196 c. 1-2

Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207**RESOLUÇÃO Nº 04 DE 11 DE ABRIL DE 2012****(PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 12/10)****(VEREADORES CHICO MACENA - PT, DALTON SILVANO - PV, FLORIANO PESARO - PSDB, MARA GABRILLI - PSDB, MARCO AURÉLIO CUNHA - PSD, NETINHO DE PAULA - PC do B E RICARDO TEIXEIRA - PV)**

Dispõe sobre a criação, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO resolve:

Art. 1º Fica criada, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, em caráter temporário até o término desta legislatura, a Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana.

Art. 2º Constitui-se como finalidade da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana criar um espaço de debate para as questões relacionadas à mobilidade dos cidadãos paulistanos, com destaque às questões que afetam os cidadãos que se deslocam sem a utilização de veículos motorizados, em especial ciclistas, cadeirantes e pedestres.

Art. 3º Compete à Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana do Município de São Paulo, sem prejuízo de outras atribuições decorrentes de sua natureza institucional, realizar estudos e debates e tomar providências no sentido de:

I - acompanhar as políticas públicas de transporte e mobilidade urbana do Município de São Paulo;

II - monitorar a execução de planos e projetos relacionados à temática da mobilidade humana;

III - realizar estudos sobre as mobilidades urbana, social e humana no município, e sugerir novas alternativas e modais de transportes;

IV - acompanhar, discutir e sugerir proposições legislativas correlatas à mobilidade humana;

V - elaborar uma Carta de Princípios a serem defendidos e um Regimento Interno próprio, respeitado o disposto no Regimento Interno da Câmara Municipal de São Paulo e o estabelecido nesta resolução.

§ 1º A Frente em Defesa da Mobilidade Humana, visando avançar na defesa do deslocamento seguro e eficiente dos cidadãos paulistanos, organizará debates, simpósios, seminários e outros eventos atinentes à sua temática.

§ 2º A Frente Parlamentar ora criada manterá relações com outras frentes parlamentares similares, de outros municípios, inclusive.

Art. 4º A Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana do Município de São Paulo será composta, de forma pluripartidária, por Vereadores que a ela aderirem voluntariamente.

Art. 5º Os trabalhos da Frente Parlamentar serão coordenados por um Presidente e um Vice-Presidente, que terão mandato de um ano e serão escolhidos mediante aprovação da maioria absoluta de seus aderentes.

Art. 6º As reuniões da Frente Parlamentar serão públicas e ocorrerão periodicamente, nas datas e locais estabelecidos por seus membros.

§ 1º As reuniões de que trata o "caput" deste artigo serão abertas e poderão contar com a participação de entidades representativas do segmento, da sociedade civil e indivíduos com interesse no tema.

§ 2º Para possibilitar a mais ampla participação da sociedade, a Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana publicará relatórios de suas atividades, como reuniões, seminários, simpósios e encontros.

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

23 fls. 25
Folha
Proc. Nº 01-02012
RF. 11.201

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

Câmara Municipal de São Paulo, 11 de abril de 2012.

JOSÉ POLICE NETO, Presidente

Publicada na Secretaria Geral Parlamentar da Câmara Municipal de São Paulo, em 11 de abril de 2012.

ADELA DUARTE ALVAREZ, Secretária Geral Parlamentar

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 24
Proc. 01-029812
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 10907

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): Walter Feldman

Regulamentação: Decreto nº 34.854/1995 - Regulamenta esta Lei. (ver documento)

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

Alterações: Lei 11.784/1995 - Altera o art. 2º desta Lei. (ver documento)

[\[Back \]](#)

25 fls. 27
Folha
Proc. Nº 01-0268/12
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Publicada novamente por ter saído com incorreções
LEI Nº 10.907 DE 18 DE DEZEMBRO DE 1.990
(P.L. nº 382/89 - Vereador Walter Feldman)

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

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

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

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

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

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

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

Câmara Municipal de São paulo, 18 de dezembro de 1.990

O Presidente,

Eduardo Matarazzo Suplicy

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

O Diretor Geral,

Veriano Midena

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 11784

Total de referências : 1

Folha 26
Proc. N° 01-026912
Tela Duarte Rodrigues
RF. 11.207

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): Ana Martins

[[Back](#)]

Revisão 27
Proc. NDT 0268/12
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

LEI Nº 11.784 DE 26 DE MAIO DE 1995.

(Projeto de Lei nº 662/93)
(Vereadora Ana Martins)

Altera a redação do artigo 22 da Lei nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990, e dá outras providências.

Miguel Colasuonno, 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 - O artigo 22 da Lei nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 - Fica estabelecida nas atuais avenidas de acesso aos parques e grandes áreas de lazer do Município de São Paulo a demarcação de ciclo-faixas destinadas aos usuários nos sábados, domingos e feriados.

Parágrafo único - O Executivo fará ampla campanha de divulgação pelos meios de comunicação para estimular o uso das bicicletas nas avenidas demarcadas."

Art. 2º - O Executivo Municipal realizará estudos técnicos para a implementação gradativa, em todos os dias e horários, de faixas especiais para ciclistas, em avenidas cujo tráfego não ofereça riscos.

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

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

Câmara Municipal de São Paulo, 29 de maio de 1995.

O Presidente,

Miguel Colasuonno

Publicada na Diretoria Geral da Câmara Municipal de São Paulo, em 29 de maio de 1995.

O Diretor Geral,

Carlos Borromeu Tini

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 14266

Total de referências : 1

28
DATA: 01-02-2012
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11-207

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): Chico Macena

[[Back](#)]

Matéria 29
Proc. Nº 01-026812-31
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

LEI Nº 14.266, DE 6 DE FEVEREIRO DE 2007

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

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

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

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

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

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

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

II - locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

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

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

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

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

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

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

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

VII - promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

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

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

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

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

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

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

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

Proc. Nº 01.520.812
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha 31 fls. 33
 Proc. Nº 61-9268112
 Tala Duarte Rodrigues
 RF. 11.207

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

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

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

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

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

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

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

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

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

rolha 32
Proc. Nº 010-10812
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

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.

[\[Back \]](#)

Folha 33 fls. 35
Proc. Nº 01-0081/2
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

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.

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, metropolitana, do trólebus, e outros meios de transporte utilizadores de combustíveis renováveis;

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

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

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

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

III - do tráfego:

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

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

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

IV - das emissões:

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

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

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

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

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

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 15035

Total de referências : 1

Foto 36
Proc. N.º 01-07812
Tela Duarte R. L. Gomes
RF. 11.200

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): Chico Macena; Soninha

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

Folha 37
Proc. Nº 01-0281/2
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.297

LEI Nº 15.035, DE 23 DE NOVEMBRO DE 2009

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

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

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

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

“Art. 7º

CXCIX - 22 de setembro:

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

Art. 2º (VETADO)

a) (VETADO)

b) (VETADO)

c) (VETADO)

d) (VETADO)

e) (VETADO)

f) (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 3º (VETADO)

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

a) (VETADO)

b) (VETADO)

Art. 4º. (VETADO)

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

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

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

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

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

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

38
Folha
Proc. Nº 01-268/12
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 29839

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

[[Back](#)]

DECRETO Nº 29.839 , DE 18 DE JUNHO DE 1991

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

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

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

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 18 de junho de 1991, 4389 da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

DALMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

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

JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal

Folha 46 fls. 42
 Proc. Nº 01-0248/12
 Isis Duarte Deaneques
 RF. 11.207

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

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

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

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

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

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

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

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

I - terminais de integração de ônibus

II - estações de metrô

III- estações de trem metropolitano

IV - ao longo de corredores de ônibus metropolitanos

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

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

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

Art 6º - O Executivo Municipal regulamentará:

I - as condições de utilização dos bicicletários,

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

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

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

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

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

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

Folha 41 fls. 43
Proc. Nº 01-0134/2008
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

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

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

folha 43 fls. 45
Proc. Nº 01-0268/12
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

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

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

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Folha 44
Proc. Nº 01-5208/2
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

PUBLICADO DOC 08/10/2009, PÁG. 87

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

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

- I – aperfeiçoar e ampliar a infra-estrutura cicloviária;
- II – implantar as medidas necessárias à inserção da bicicleta no sistema de circulação viário;
- III – promover a melhoria da qualidade ambiental e urbanística do Município;
- IV – ampliar a acessibilidade e mobilidade da população, reduzindo o uso do transporte motorizado;
- V – promover o desenvolvimento sustentável.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha 47
Proc. Nº 01-02689/2009
Isis Duarte Rodrigues
RE. 11.207

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PUBLICADO DOC 16/12/2010, PÁG 88

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

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

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

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

"Art.

2º

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

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

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

49
PL 01-00092
Tala Dantas Marques
RF. 11.207

PUBLICADO DOC 14/03/2012, PÁG 71

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 17/05/2012, PÁG 106

50
Proc. N° 01-0268/12
Ela Duarte Rodrigues
SF. 11.207

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

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Às Nobres Vereadoras / À Nobre Vereador.

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

SEM EFEITO

Presidente

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

RECEBIDO

Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

Em 30/07/12 às 15:30 Pz 22/09

Spn RF

Sandra Paula T. S. Morla
Téc. Administrativo
02.11.402

Às Nobres Vereadoras / À Nobre Vereador.

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

Pres. Junta

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

RECEBIDO
SALA DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA
EM 30/07/12 ÀS 14:30
PZ 22/09
SPN RF
SANDRA PAULA T. S. MORLA
TÉC. ADMINISTRATIVO
02.11.402

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue(m) juntado(a) neste data documento(s) rubricado(s)
sob nº 51252 e folha de informação nº

28/08/12

Lilian Bueno Alba
RF 10.933



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

16 - PAR
16- 01402/2012

pl0268-12

Folha nº 51 do proc. fls. 54

nº 01-268 de 20 12

Lillian Bueno Alba
RF 10.933 - SGP-12

PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0268/12.

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do Nobre Vereador David Soares, que dispõe sobre a utilização de bicicletas elétricas e bicicletas movidas por tração humana no Município de São Paulo.

Segundo a proposta, o proprietário de bicicleta elétrica ou movida por tração humana deverá anualmente licenciá-la a fim de utilizá-la nas ciclovias e vias públicas do Município de São Paulo.

Ainda, enuncia que a finalidade da proposta é a de incentivar o uso da bicicleta e, de maneira ordeira, regular os deslocamentos diários preservando a vida dos ciclistas.

A propositura pode prosseguir em tramitação, eis que elaborada no regular exercício da competência legislativa desta Casa, espelhada nos artigos 13, inciso I e 37, *caput*, da Lei Orgânica do Município.

Com efeito, trata-se de matéria de nítido interesse local, com reflexos sobre o meio ambiente, a segurança e o trânsito do Município, temas que podem ser objeto de legislação municipal, conforme dispõe o art. 30, incisos I e II, da Constituição Federal.

Note-se que ao se incentivar o uso de bicicletas, criando as condições necessárias para o uso deste meio de transporte, indiscutivelmente ocorrerá diminuição dos níveis de poluição atmosférica, posto que menos veículos automotores transitarão pelas ruas, sendo que, pela mesma razão, o trânsito também ficará menos congestionado.

No tocante à regulamentação do trânsito, que é o *deslocamento de pessoas ou coisas (veículos ou animais) pelas vias de circulação* (In, "Direito Municipal Brasileiro", 6ª ed., Ed. Malheiros, p. 318), o Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503/97) estabelece algumas normas e definições acerca do uso de bicicletas, mas é importante lembrar que a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, por serem atividades de interesse local (art. 30, incisos I e V).

Como ensina Hely Lopes Meirelles, em "Direito Municipal Brasileiro", Ed. Malheiros, 6ª ed., páginas 319/320 e 363.

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 (...) Na competência do Município insere-se, portanto, a fixação de mão e contramão nas vias urbanas, limites de velocidade e veículos admitidos em determinadas áreas e horários, locais de estacionamento, estações rodoviárias, e tudo o mais que afetar a vida da cidade (...) Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação há de 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 das normas

17 - RELCOM
17- 01419/2012



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0268-12

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 (grifamos)

Deve ser consignado, ainda, que a propositura vem ao encontro do disposto na Lei Municipal nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo, e em seu art. 1º, parágrafo único, estabelece que o transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população.

Igualmente, o projeto encontra-se em perfeita sintonia com a Política de Mudança do Clima, instituída no Município de São Paulo pela Lei nº 14.933, de 05 de junho de 2009, a qual estabelece em seu art. 6º, II, b, que as políticas de mobilidade urbana devem contemplar medidas de 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.

Não há dúvida, portanto, de que a matéria constante da presente proposta é da competência legislativa municipal.

A aprovação da proposta depende do voto da maioria absoluta dos membros para deliberação, conforme disposto no art. 40, § 3º, inciso XII, da Lei Orgânica Paulistana.

Ante o exposto, somos pela **LEGALIDADE**.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 29/08/12

ABOU ANNI

ADOLFO QUINTAS

CELSO JATENE

EDIR SALES

ARSELINO TATTO

JOSÉ AMÉRICO

MARCO AURÉLIO CUNHA

QUITO FORMIGA

SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 31 / 08 / 12

Pág. 88 Col. 02

Conferido

Rubem Davi Remancini

Técnico Administrativo

RF 11.257

A douta Comissão de Administração Pública

Em 31 / 08 / 12

Rubem Davi Remancini

Técnico Administrativo

RF 11.257

RECEBIDO

Comissão de Administração Pública

Em 31 / 09 / 12 às 12 hrs

RF

João Carlos Dias Chaves

Técnico Administrativo

RF 11.336

Ao Vereador / A Vereadora

Arnaldo Tinoco

Para relatar

Sala da Comissão de Administração Pública.

Em 5 / 9 / 2012

Presidente

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

Segue ✓ juntado 2 nesta data documento(s)

• papel de informação rubricado S sob folha

nº 53 e 54

Em 07 / 11 / 2012

Inamar Alves de Sousa Junior

Secretário da Comissão

RF - 101204

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 268/2012

16 - PAR
16- 01772/2012

Folha nº	53	do
Processo	01-268/2012	
Inamar A. de Sousa Jr.		
REG. 101204		

**PARECER DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O
PROJETO DE LEI Nº 268/2012.**

Trata-se do Projeto de Lei nº 268/2012, de autoria do nobre Vereador David Soares, que dispõe sobre a utilização de bicicletas elétricas e bicicletas movidas por tração humana, e fixa outras providências.

A iniciativa visa determinar ao proprietário de bicicleta movida por tração humana ou por tração elétrica, licenciamento anual para transitar nas vias públicas e ciclovias no município de São Paulo. Nos termos do projeto, os proprietários mencionados deverão providenciar também o emblema na cor cinza, caracterizado por letras e números, constando o nome do município de São Paulo. De acordo com o Artigo 3º, a iniciativa ficará sob a responsabilidade de Secretaria Municipal. O Artigo 10 da proposição estabelece a obrigação de licenciamento das mesmas para atividades profissionais diárias com adaptação para carga.

Quanto à necessidade de pagamento de taxa de licenciamento pelos proprietários de bicicletas, a proposição prevê a isenção, determinando que o serviço seja custeado pelo *Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M – SP*, conhecido como “Controlar”.

O projeto faz menção em seu Artigo 5º, à realização de atividades de fiscalização, que implicará na apreensão das bicicletas e multa pecuniária ao proprietário, em caso de não cumprimento das determinações relativas ao licenciamento e emblema e que estiverem trafegando por ciclovia ou via pública. De acordo com o exposto na proposição, o proprietário da bicicleta também deverá utilizar capacetes e acessórios de proteção e segurança, sendo que a velocidade máxima permitida nas ciclovias e vias públicas não poderá exceder 30 km/h (trinta quilômetros por hora), sujeitando o infrator a multa por excesso de velocidade. A iniciativa também estabelece a proibição do uso de bicicletas elétricas para menores de 16 (dezesseis) anos de idade.

Na visão do nobre Autor, tal iniciativa se justifica diante da necessidade de regulamentarem aspectos relativos ao uso da bicicleta no município de São Paulo, algo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 268/2012

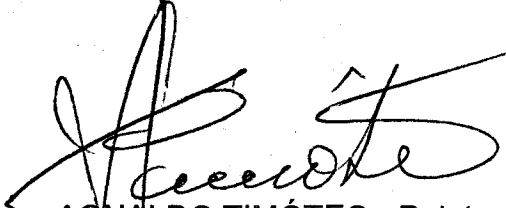
Folha nº	54	fls. 58
do		
Processo	01-268/2012	
Inamar A. de Sousa Jr.		
REG: 101204		

cada vez mais comum, considerando as competências municipais para tal, bem como visando assegurar a prevenção contra lesões dos usuários deste tipo de transporte.

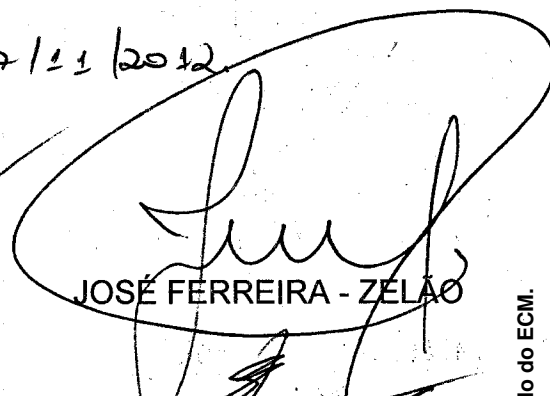
A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa elaborou parecer pela LEGALIDADE do projeto.

Ante os fatos apontados e considerando que a iniciativa, ao normatizar as práticas relativas ao uso da bicicleta como meio de transporte, potencializa a segurança na locomoção dos usuários, a Comissão de Administração Pública é favorável ao projeto.

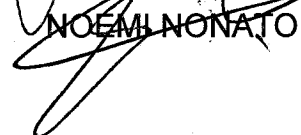
Sala da Comissão de Administração Pública, em 07/11/2012


AGNALDO TIMÓTEO - Relator

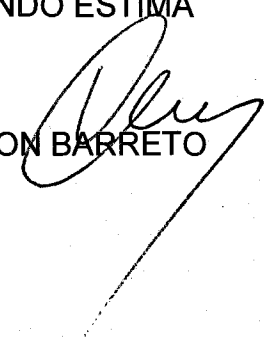

ALFREDINHO


JOSÉ FERREIRA - ZELÃO


NOEMI NONATO


SOUZA SANTOS

FERNANDO ESTIMA


GILSON BARRETO

17 - RELCOM
17- 01793/2012

Materia PL 268/2012. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 14 / 11 / 12
página 115 coluna 2
Conferido: _____

~~João Carlos Dias Chaves~~
~~Técnico Administrativo~~
~~RF 11336~~

A ~~doct~~ Comissão de Econ

~~14/11/12~~
~~João Carlos Dias Chaves~~
~~Técnico Administrativo~~
~~RF 11336~~

RECEBIDO

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

Em 14/11/12 às 15:56

~~Sph~~
Sandra Paula T. S. Horie
Técnico Administrativo
RF. 11.402

Ao Vereador / A Vereadora

Ricardo Teixeira

Para relatar.

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

Em 22 / 11 / 12

Presidente

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

Segue _____ juntado _____, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado _____ sob folha(s)
nº 55 Em 02 / 01 / 13

~~Sph~~
Sandra Paula T. S. Horie
RF. 11.402 - Técnico Administrativo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 55

do PL 01-268/12 em 02/01/2013

(a) Sh
Sandra Paula T. S. Horie
Técnico Administrativo
RF. 11.402

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

Sh
Sandra Paula T. S. Horie
Técnico Administrativo
RF. 11.402

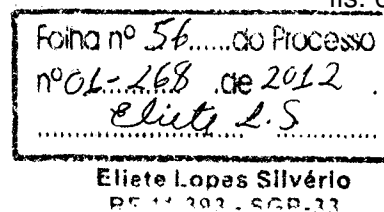
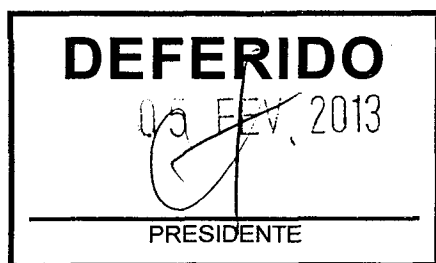
REF: 123468.

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL
Processo encerrado com <u>55</u>
Arquivado em <u>07/01/2013</u> <u>Ubirajara.</u>

Ubirajara de Farias Prestes Filho
Consultor Técnico Legislativo - História
RF 11.215

Segue(m) Juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº 56 e folha de informação
sob nº 57 20 102 12013
Eliete L.S.

Eliete Lopes Silvério
RF 11.393 - SGP-33



REQUERIMENTO

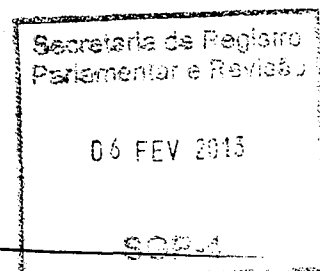
13 - RDS
13- 00011/2013

Senhor Presidente,

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

Sala das Sessões, 31 de janeiro de 2013

Vereadora Edir Sales
Líder do PSD



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

Matéria PL 268/2012. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 57

do processo nº 06-268 de 20 12 20 102 2013 (a) Eliete L.S.

Eliete Lopes Silvério
RF 11.393 - SGP-33

À SGP.33

Sra. Supervisora,

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

20/12/13

Solange

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

À SGP.-22

Sra. Supervisora,

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

20/10/2013

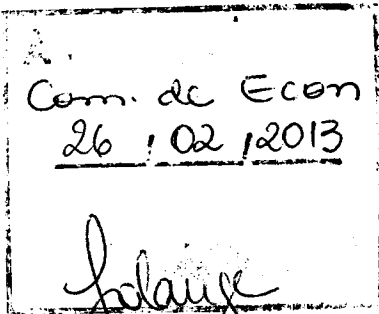
[Signature]

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

Recebido em SGP-22.

20/12/13

Adelina Ciccone
Assistente
Recebeu
6



Seu. Raimundo dos Santos
Superintendente SGP-22
RF 10.001

RECEBIDO

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

Em 01/03/2013 às 15:00

Isamar Alves da Sousa Junior
Secretário da Comissão
RF - 101204

Ao Vereador / A Vereadora

Vel. RICARDO YOUNG

Para relatar.

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

Em 06/03/2013

Presidente

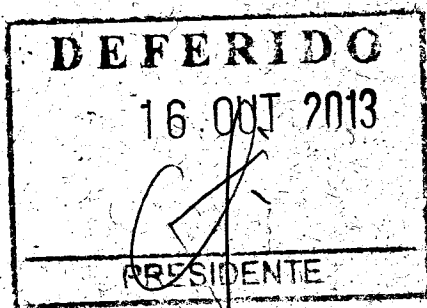
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos
termos do § 3º artigo 63 do RI.

Segue — juntado — nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado — sob folha(s)
nº 58 Em 17/10/2013
Isamar Alves da Sousa Jr.
RF. 101.204 - SGP-12

Folha nº 58 de 65

Processo nº 01-268/2012

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

13 - RDS
13- 02061/2013

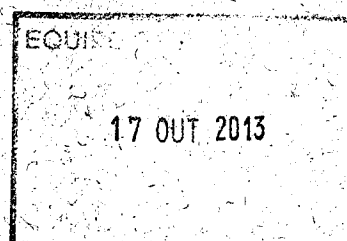
REQUERIMENTO

Venho, mui respeitosamente, perante o Nobre Colega, o Vereador David Soares, requerer a coautoria no Projeto de Lei 268/2012 que dispõe sobre a utilização de bicicletas elétricas e bicicletas movidas por tração humana, e fixa outras providências.

Por oportuno, renovo meus votos de estima ao ilustre Edil.

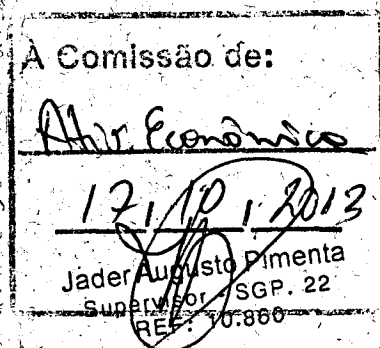
**EDUARDO TUMA
VEREADOR**

Ciente e de acordo com o Requerimento, subscrevo.



**DAVID SOARES
VEREADOR**

CMSP - SGP.22 - 16/10/2013 - 15:14 - 005765 - 1/1



RÉCEBIDO

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

Em 17/10/2013 às 17:15

Inamar Alves de Sousa Jr. *[assinatura]*

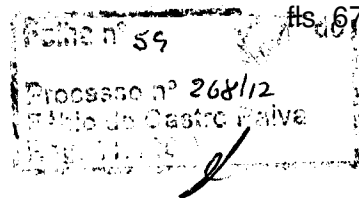
RF. 101.204 - SGP-12

[assinatura]

CARTEIRA DE IDENTIFICAÇÃO
Nº 59260
14/11/13

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 268/2012

16 - PAR
16- 02504/2013

DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE,
ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O
PROJETO DE LEI Nº 268/2012.

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador David Soares, *dispõe sobre a utilização de bicicletas elétricas e bicicletas movidas por tração humana, e fixa outras providências.*

O projeto de lei tem por finalidade obrigar o licenciamento de bicicletas elétricas e movidas por tração humana, bem como seu emplaceamento. O licenciamento das bicicletas ficará isento de qualquer taxa e será custeado pelo Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso da Cidade de São Paulo (Controlar), com a finalidade de incentivar o uso da bicicleta e preservação do meio ambiente.

Em sua justificativa, o Autor argumenta que a propositura tem por finalidade regulamentar e atender a previsão legal disposta no Código de Trânsito Brasileiro que preceitua ser competência municipal a regulamentação com o registro e o licenciamento dos ciclomotores nas cidades.

Também visa incentivar o uso da bicicleta de maneira ordeira e regular os deslocamentos diários, preservando a vida dos condutores ciclistas, uma vez que muitos deles são mortos ou sofrem acidentes até mesmo por trafegarem nas vias públicas sem a devida proteção.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela LEGALIDADE da propositura.

A Comissão de Administração Pública manifestou-se FAVORAVEL à aprovação do projeto de lei.

O uso das bicicletas como meio de transporte no município de São Paulo, está em conformidade com os princípios da plataforma das cidades sustentáveis, mas criar uma obrigatoriedade de emplaceamento e licenciamento, mesmo sem ônus para o munícipe, vai desestimular os usuários de bicicletas no município, que terão que passar por mais um processo burocrático.

17 - RELCOM
17- 02547/2013



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PL 268/2012

60 fls. 68
268/12
13/11/13

A Controlar é uma empresa que foi contratada pelo Município, através de concessão de empresa, destinada a prestar serviços de Implantação e execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em uso da Cidade de São Paulo – Controlar, constituindo na instalação de linhas de inspeção obrigatória para veículos leves e pesados, com motor do Ciclo Otto e com Motor do Ciclo Diesel, de forma a avaliar e certificar a compatibilidade dos poluentes atmosféricos emitidos pela frota de veículos licenciada no Município de São Paulo com os padrões de emissão estabelecidos pelas Resoluções Conama nº 07 e 08.

Sendo assim a empresa Controlar não tem prerrogativa para custear o licenciamento de bicicletas no município.

Tendo em vista os argumentos acima, mesmo com parecer pela Legalidade da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa e manifestação favorável da Comissão de Administração Pública à aprovação do projeto de lei em tela, quanto ao mérito, a Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia é CONTRÁRIA à aprovação do projeto.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo Lazer e Gastronomia, em 13/11/13

SENIVAN MOURA
Presidente

AURÉLIO MIGUEL

CLAUDINHO DE SOUZA

CORONEL TELHADA

CONTRÁRIO

RICARDO YOUNG
Relator

SOUZA SANTOS

VAVÁ

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 14 / 11 / 13

Pág. 246 Col. 1

Conferido _____

RÁPIDO DE CÁSTRO E LIMA

94 11.150

1. 1000

A Comissão de FIN

Em 24 / 11 / 13

Fábio de Castro Paiva
RF. 11.120

RF. 11.120



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 61

do processo nº 01-0268 de 2012, 03/12/2013

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

RECEBIDO na
Comissão de Finanças e Orçamento
Em 02/12/2013 às 18:00

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

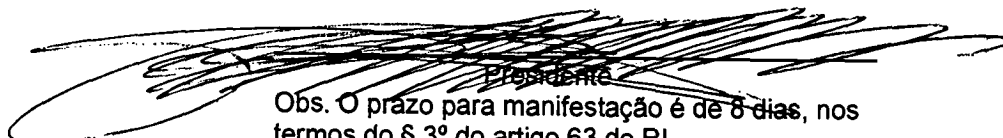
Ao Vereador / À Vereadora

Abou Anni

Para relatar.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento.

Em 14 / 04 / 14


Presidente

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

Pedido de vistas ao Vereador / à Vereadora

Paulo Fiorilo

Assentado na reunião ordinária de: 4 / 6 / 14

O prazo para devolução é de 2 dias, nos termos do § 4º, artigo 63 do RI. d.: 10/06/14

Assunto V juntado V nesta data documento(s)
Número de informação rubricado 62 sob folha(s)

Em 11/08/14

Assinado Fiorilo

RF. 101.075 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

16 - PAR
16- 00902/2014

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE FINANÇAS E
ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 268/2012**

O presente projeto de lei, de autoria dos nobres Vereadores David Soares e Eduardo Tuma, visa dispor sobre a utilização de bicicletas elétricas e bicicletas movidas por tração humana.

O art. 1º estabelece que o proprietário de bicicleta elétrica deverá anualmente licenciar a utilização do ciclomotor para transitar nas ciclovias e vias públicas do município de São Paulo. Por seu turno, o art. 2º determina que o proprietário de bicicleta comum movida por tração humana, que utiliza a bicicleta para se deslocar diariamente em ciclovias ou vias públicas, também deverá anualmente efetuar seu licenciamento. A Secretaria responsável pelo licenciamento e emplacamento de todas as bicicletas observará, pelo art. 3º, que o uso da bicicleta elétrica ou comum movida por tração humana deverá o seu emplacamento ser na cor cinza com letras e números constando o nome da cidade de São Paulo abreviado ou não. Por fim, o art. 4º isenta de qualquer taxa o licenciamento das bicicletas, sendo os seus serviços e taxas custeados pelo Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M-SP da Cidade de São Paulo, conhecido por Controlar com a finalidade de incentivar o uso da bicicleta e preservação do meio ambiente.

Quanto ao aspecto financeiro, nada há a opor à propositura, nos termos do substitutivo mencionado, 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 06/08/14

Ver. Milton Leite
Presidente

Ver. Abdu Anni
Relator

Ver. Adilson Amadeu

Ver. Aurélio Nomura

Ver. David Soares

Ver. Jair Tatto

Ver. Laércio Benko

Ver. Paulo Fierilo

Ver. Ricardo Nunes

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 08 / 08 / 14

Pág. 77 Col. 2

Conferido

Vinicius Moreira do Nascimento
RF. 11.261

A SGP-21

São Paulo, 11 / 08 / 14.

Vinicius Moreira do Nascimento
RF. 11.261