

01-0045/2011

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

PROJETO DE LEI 01 - 045 / 2011 DE 2011

MATÉRIA LEGISLATIVA PL 01 - 0045 / 2011 DE 05/04/2011

PROMOVENTE VEREADOR CELSO JATENE

COAUTOR(ES)

|          |                          |
|----------|--------------------------|
| VEREADOR | ADILSON AMADEU           |
| VEREADOR | ANTONIO CARLOS RODRIGUES |
| VEREADOR | AURÉLIO MIGUEL           |
| VEREADOR | MILTON LEITE             |
| VEREADOR | SENIVAL MOURA            |

E M E N T A: DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DE FAIXAS EXCLUSIVAS PARA ÔNIBUS NO MUNICÍPIO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

OBSERVAÇÕES:

ARQUIVADO EM / /

CHEFE DE SEÇÃO



# Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 01 autuado em 30/09/2015 00:00:00.

do proc. nº 01-45 de 2011 fls. 1

01 - PL  
01-00045/2011

**APROVADO EM 1ª DISCUSSÃO  
VOTAÇÃO 1ª DISCUSSÃO**

**02-AGO. 2011**

**PRESIDENTE**

Projeto de Lei nº  
Const. Leg. Partido  
A Câmara Municipal de São Paulo decreta:  
Pol. Transp. e Tráfego  
Trans. Transp. e Tráfego  
Admin. Admin. Pública  
Fin. Finanças e Orçamento

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

JOSE POLICE NETO

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

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

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

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

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

**SALA DAS SESSÕES de dezembro de 2011**

**Celso Jatene  
Vereador**

05 ABR 2011

DISP - SEP.22 - 08/02/2011 - 17:26 - 000588 - 1/1

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

documento(s) rubricado(s) pelo nº

2 a 9, e folha de informação

o nº 10, de 11.1.4.1.2.1.

  
Adelina Ciccone  
Assistente Parlamentar  
Registro 169.406



**ANEXO PROJETO DE LEI Nº. ....**

**ÁREA 1**

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

**ÁREA 2**

- Rua Rodovalho Junior, sentido centro, da av. Gabriela Mistral a rua Vereador Cid Galvão.
- Rua do Gasômetro sentido centro, do Viaduto Gasômetro a Rua da Figueira.
- Av. do Exterior (atrás do Terminal Pq. Dom Pedro II).
- Pista Central da av. Senador Queirós, da rua Mercúrio a av. Ipiranga.
- Túnel do Anhangabaú, ambos os sentidos.
- Av. Nove de Julho, da rua Bandeira Paulista a av. São Gabriel.



# *Câmara Municipal de São Paulo*

|                        |                                |
|------------------------|--------------------------------|
| Folha nº               | autuado em 30/09/2015 00:00:00 |
| 02                     | do anexo                       |
| do proc. nº            | 45 de 2011                     |
| Assessoria Parlamentar |                                |
| R. 10-1/196            |                                |

fls. 4

- Viaduto Comendador Elias Nagib Brein (Viaduto da Lapa) para acesso a av. Ermano Marchetti.
- Ruas João Rudge e Zanzibar, sentido centro, entre a rua Bernardino Fanganiello e av. Brás Leme.
- Rua Voluntários da Pátria, sentido centro entre a av. Santa Inês e Rua Francisca Julia.
- Av. Água Fria, sentido centro entre as ruas Mariquinha Viana e Doutor Zuquim.
- Av. Engenheiro Caetano Álvares, ambos os sentidos, entre a av. Conselheiro Moreira de Barros e o Terminal Casa Verde.
- Rua Alfredo Pujol, sentido bairro, entre as ruas Voluntários da Pátria e Chemin Del Pra.
- Corredor Norte-sul abrangendo as avenidas Santos Dumont e Tiradentes, ambos os sentidos, entre a praça Campos de Bagatelli e a Estação da Luz do Metrô.
- Rua Pedro Vicente, sentido bairro, entre as avenidas Tiradentes e Cruzeiro do Sul.
- Avenida Brás Leme, ambos os sentidos, entre a rua Maria Curupaiti e a Ponte da Casa Verde.
- Avenida Doutor Antônio Maria de Laet, sentido centro, entre as ruas Benjamim Pereira e Paranabi.
- Avenida Tucuruvi, sentido centro, entre a rua Paulo de Faria e Avenida Guapira.
- Rua Maria Candida, entre a rua Mario Pinheiro e Praça Orlando Silva.
- Rua Olavo Egídio, entre a praça Orlando Silva e av. Cruzeiro do Sul.



# *Câmara Municipal de São Paulo*

autuado em 30/09/2015 00:00:00.  
Folha nº 04 do anexo 1  
do proc. nº 01.45 de 2011  
Assessoria Parlamentar  
Nº 101.106  
fs. 5

- Rua Duarte de Azevedo, entre a av. Cruzeiro do Sul e praça Orlando Silva.
- Avenida Cruzeiro do Sul, ambos os sentidos, entre a Estação Santana do Metrô e a avenida do Estado.
- Av. Zaki Narchi, ambos os sentidos, entre as avenidas Cruzeiro do Sul e Otto Baumgart.
- Rua Conselheiro Saraiva, sentido centro, entre as ruas Voluntários da Pátria e Ezequiel Freire.
- Rua São Caetano, entre a av. Tiradentes e rua Monsenhor de Andrade.
- Rua Marcos Arruda, sentido centro, entre a praça General Humberto Souza Mello e av. Celso Garcia.
- Rua Catumbi, sentido bairro, entre a av. Celso Garcia e rua Jequitinhonha.

## **ÁREA 3**

- Avenida Marachal Tito.
- Radial Leste.
- Marginal Tietê, entre as pontes Aricanduva e Bandeiras.
- Avenidas Celso Garcia e Rangel Pestana, sentido centro-bairro.
- Rua do Gasômetro.
- Estrada do Imperador (avenida Imperador)
- Avenida Mogi das Cruzes (avenida Imperador)
- Avenida São Miguel.
- Avenida Assis Ribeiro.



# *Câmara Municipal de São Paulo*

- Avenida Governador Carvalho Pinto (Tiquatira)
- Avenida Águia de Haia.
- Estrada Itaquera-Guaianases.
- Avenida Dom Helder Câmara.
- Avenida Calim Eid.

## **ÁREA 4**

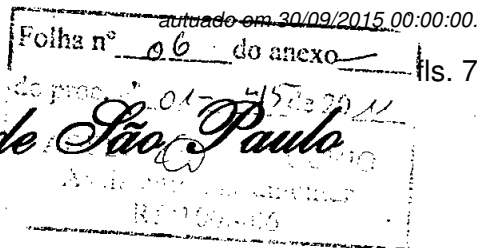
- Avenida Ragueb Chofi (Cidade Tiradentes)
- Avenida Mateo Bei.
- Avenida Rio das Pedras.
- Avenida Conselheiro Carrão.
- Radial Leste.
- Avenida Aricanduva – Radial Leste.
- Avenida Sapopemba, entre a av. Rodolfo Pirani e Praça Felisberto Fernandes da Silva. (Largo de São Mateus).

## **ÁREA 5**

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



# Câmara Municipal de São Paulo

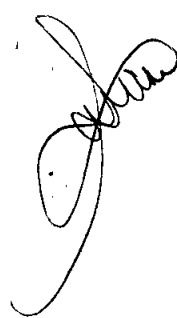


- Avenida Doutor Ricardo Jafet.

## ÁREA 6

- Avenida Senador Teotônio Vilela – Região Cidade Dutra.
- Avenida Interlagos.
- Avenida Jabaquara.
- Avenida Engenheiro Armando Arruda Pereira.
- Avenida Washington Luiz.
- Avenida Moreira Guimarães.
- Avenida Rubem Berta.
- Avenida Dona Belmira Marim
- Rua João Alfredo.
- Rua Carlos Gomes.
- Rua Isabel Schmidt.
- Alameda Santo Amaro.
- Rua Dr. Antônio Bento.
- Avenida Mario Lopes Leão.
- Rua Barão do Rio Branco

## ÁREA 7





*Câmara Municipal de São Paulo*

autuado em 30/09/2015 00:00:00.  
Folha nº 07 do anexo fls. 8  
do processo 01.415.500-1  
de São Paulo  
ASSISTENTE SOCIAL  
RF 10.4406

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

## ÁREA 8

- Avenida Sumaré.
- Avenida Pompéia.
- Rua Turiassu, entre a Praça Marry Junior e avenida Pompéia.
- Avenida Doutor Arnaldo.

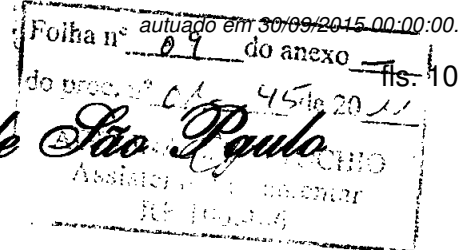


- Avenida Angelica.
- Avenida Corifeu de Azevedo Marques, a partir do Extra Jaguaré até avenida dos Autonomistas
- Avenida Jaguaré, entre a ponte Jaguaré e o Extra Jaguaré.

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*



## *Câmara Municipal de São Paulo*



### JUSTIFICATIVA

Apresentam-se públicas e notórias as dificuldades que afetam o sistema de transporte coletivo urbano de passageiros por ônibus no Município de São Paulo, fundamentalmente pelas características caóticas do trânsito e fluidez de tráfego em nossa cidade.

Inicialmente se cogitou da criação de corredores exclusivos para a operação dos coletivos.

No entanto, e de forma surpreendente, esses corredores – inicialmente concebidos para a utilização exclusiva dos ônibus – passaram a ser utilizados também por outros modais.

Tal situação restou por acarretar sensíveis prejuízos à operação dos ônibus nessas vias segregadas, afetando a velocidade comercial, o tempo das viagens e, por via reflexa, o próprio atendimento aos usuários dos serviços.

Além disso, constata-se as freqüentes dificuldades orçamentárias para a criação de novos corredores exclusivos, fato que exige a concepção de uma alternativa menos onerosa e de fácil implantação.

Nesse contexto, a criação das faixas exclusivas objeto do presente projeto de lei se apresenta como solução que vai ao encontro dos interesses da população usuária dos serviços, dando ensejo a um menor tempo de espera e deslocamento.

Vale ressaltar que a medida preconizada já foi objeto de experimentos em outras oportunidades, apresentando resultados bastante satisfatórios.

Finalmente, insta destacar que a criação de faixas exclusivas não demandará grandes investimentos no viário, bem como não causará transtornos ao cenário urbano.



CÂMARA MUNICIPAL DE

**SÃO PAULO**

Secretaria de Apoio Legislativo – SGP-2

Papel para informação, rubricado como folha nº 10

do processo n.º 01-45 de 20 11 11 4 11 (a) CD

*Adelina Cicone*

Assistente Parlamentar  
Registro 100.406

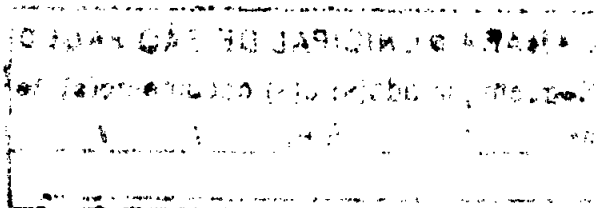
À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia de Proposituras,  
Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

*11/10/2011*  
*[Signature]*

**JADER AUGUSTO PIMENTA**

Supervisor de Controle do Proc. Leg.

SGP-22

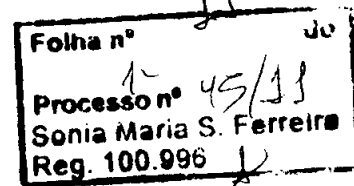


|                           |          |                               |    |
|---------------------------|----------|-------------------------------|----|
| RECEBIDO NA PROCURADORIA  |          | CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO |    |
| SETOR DE PESQUISA E APOIO |          | COMISSÃO DAS PROPOSTURAS      |    |
| EM                        | 22/04/11 | 14004                         | no |
| POR                       | _____    |                               |    |
| SADA:                     | AS:      | ASS:                          |    |

|                                        |
|----------------------------------------|
| <b>CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO</b>   |
| Seguem juntado(s) o(s) documento(s) de |
| fls. 11 A 26. S.P. 22106111            |

ASSINADO

Sônia M. FEITO,  
Assistente Parlamentar

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO****PROCURADORIA****SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA****PL Nº 0045/11**

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

- Lei Municipal nº 11.851, de 10 de setembro de 1995, que dispõe sobre a instituição do Fundo Municipal do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o Tráfego de ônibus - FUNCOR, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 14.193, de 25 de outubro de 2006, que aprova plano de melhoramentos na Avenida Santo Amaro, desde a Avenida Presidente Juscelino Kubitschek até a Avenida dos Bandeirantes, e dá outras providências;
- Decreto nº 41.073, de 30 de agosto de 2001, que institui o Programa Via Livre no Sistema Municipal de Transporte Urbano, e dá outras providências (art. 2º);
- PL 0521/05, do Vereador Aurélio Miguel, que autoriza o uso dos corredores de ônibus nos horários que especifica, e dá outras providências;
- PL 0157/11, do Vereador Dalton Silvano, que dispõe sobre permissão de ônibus e vans escolares devidamente identificadas a trafegar pelos corredores exclusivos de ônibus;
- PL 0162/11, do Vereador Dalton Silvano, que dispõe sobre permissão de veículos do Serviço de atendimento Especial – ATENDE – a trafegar pelos corredores exclusivos de ônibus na cidade de São Paulo.

Cópias dos textos acima indicados acompanham a presente informação.

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

São Paulo, 16 de junho de 2011.

*Christiana S. Chebib*

Christiana Samara Chebib

Procuradora do Setor de Pesq. e Análise Prévia

OAB/SP 244.472

*Caio Marcelo de Carvalho Giannini*

Caio Marcelo de Carvalho Giannini

Procurador Supervisor do Setor de Pesq. e Análise Prévia

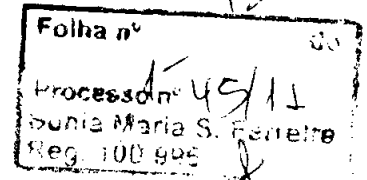
OAB/SP 55.289

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 11851

Total de referências : 1



1/1

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

Revogado(a) parcialmente

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Paulo Maluf

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

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

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

LEI Nº 11.851 , DE 10 DE JULHO DE 1995

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

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

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

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

**Art. 2º** - Constituirão receitas do FUNCOR:

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

II - Rendimentos provenientes da aplicação financeira de seus recursos;

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

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

V - Outras rendas eventuais.

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

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

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

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

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

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

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

II - O Secretário Municipal das Finanças;

III - O Secretário do Governo Municipal;

IV - O Secretário Municipal do Planejamento;

V - O Secretário Municipal de Vias Públicas;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PAULO MALUF, PREFEITO

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

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

15-45/11

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 13241

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 13.241 12/12/2001 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

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

Projeto: Projeto de Lei Nº 539/2001 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 42.423/2002 - Regulamenta o par. 2º do art. 1º desta Lei. (atividade de fretamento) ; ([ver documento](#))Decreto nº 42.736/2002 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))

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

Notas complem.: - Decreto nº 41.987/2002 - Dispoe sobre os Serviços Complementares de Transporte Coletivo previstos no art. 2º, inciso II, desta Lei.

- Decreto nº 42.184/2002 - Dispoe sobre a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

- Decreto nº 42.781/2003 - Estabelece disposições transitórias atinentes ao Sistema Integrado de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, previsto nesta Lei.

- Decreto nº 43.294/03 - Dispoe sobre o depósito e a venda dos veículos retidos, apreendidos ou removidos, em razão de sua utilização para o transporte remunerado de passageiros sem a devida autorização, e autoriza a São Paulo Transporte S/A a leiloar os veículos não retirados no prazo legal.

- Decreto nº 46.367/2005 - Estabelece normas complementares para fiscalização e gestão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, instituído por esta Lei.

- Portaria nº 61/2009 - SMT.GAB. - Estabelece normas para veiculação de programação televisiva e exploração publicitária na parte interna dos veículos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo.

[ [Back](#) ]

LEI Nº 13.241, 12 DE DEZEMBRO DE 2001  
(Projeto de Lei nº 539/2001, do Executivo)

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

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

#### CAPÍTULO I

##### DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

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

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

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

#### CAPÍTULO II

##### DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO

###### PÚBLICO DE PASSAGEIROS

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

I - Sistema Integrado composto por:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III - boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

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

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

normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VII - descentralização da gestão dos serviços delegados;

VIII - estímulo à participação do usuário na fiscalização da prestação dos serviços delegados;

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

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

#### CAPÍTULO III

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

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

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

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

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

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

V - poder concedente e permitente: Poder Público;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Matéria nº 98/2011, SOLANGE RAIMUNDO DOS SANTOS  
Folha nº 15  
Processo nº 45/11  
Sonia Maria  
Re: 10/11

condições que serão definidas no edital e no contrato.

Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:

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

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

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

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

b) fiscalizar e controlar permanentemente a prestação do serviço;

c) aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V - o ônus da delegação, quando existente;

VI - as formas de remuneração do serviço.

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

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

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

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

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

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

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

V - os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço;  
 VI - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;  
 VII - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;  
 VIII - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;  
 IX - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;  
 X - os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;  
 XI - os bens reversíveis;  
 XII - os casos de rescisão;  
 XIII - a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;  
 XIV - a obrigação do contratado de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

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

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

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

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

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

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

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

I - atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a concessão;  
 II - comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, sub-rogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias.

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

I - advento do termo do contrato;  
 II - encampação;  
 III - caducidade;  
 IV - rescisão;  
 V - anulação;

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

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

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

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

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

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

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

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

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

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

Art. 19 - A permissão será revogada:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 24 - Do ato da intervenção deverá constar:

I - os motivos da intervenção e sua necessidade;  
 II - o prazo de intervenção será de, no máximo, 6 (seis) meses, podendo ser, excepcionalmente, prorrogado por 60 (sessenta) dias;  
 III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;  
 IV - o nome do interventor que, representando a Municipalidade, coordenará a intervenção.  
 Art. 25 - No período de intervenção, a Municipalidade assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.  
 Art. 26 - Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à operadora, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

**CAPÍTULO IV**  
**DA TARIFA E DA REMUNERAÇÃO DOS OPERADORES PELA DELEGAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DO SISTEMA INTEGRADO**  
 Art. 27 - As tarifas dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros serão fixadas, e, quando necessário, revisadas e reajustadas por ato do Poder Executivo, obedecido o disposto no artigo 178 da Lei Orgânica do Município.  
 § 1º - Para determinar o valor da tarifa, o Poder Executivo deverá observar a somatória da arrecadação das receitas tarifárias e extratarifárias não previstas no edital de licitação e auferidas em função da delegação de atividades conexas aos serviços de transporte por terceiros, operadores ou não.  
 § 2º - O valor fixado para a tarifa deverá suportar os seguintes custos:  
 a) remuneração dos operadores;  
 b) despesas de comercialização;  
 c) gerenciamento das receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;  
 d) fiscalização e planejamento operacional.  
 § 3º - Os valores para custeio das atividades previstas nas alíneas "c" e "d" do parágrafo 2º deste artigo corresponderão a, no máximo, 3,5% (três e meio por cento) das respectivas receitas totais.  
 § 4º - As dispensas ou reduções tarifárias de qualquer natureza, além daquelas já vigentes na data da promulgação desta lei, deverão dispor de fontes específicas de recursos.  
 Art. 28 - O operador do Sistema Integrado será remunerado com base no número de passageiros, atendidos os padrões de qualidade do serviço, definidos pelo Poder Público em decreto, e as regras estabelecidas no edital de licitação.  
 § 1º - Os valores máximos de remuneração, estabelecidos no edital de licitação, serão proporcionais ao volume de investimentos em bens reversíveis determinados pelo Poder Público.  
 § 2º - A remuneração deverá sofrer reajuste, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no edital de licitação e no contrato, com a finalidade de proceder a atualização de sua expressão numérica, e ocorrerá nos seguintes termos:  
 a) a periodicidade de realização do reajuste será a menor prevista em lei;  
 b) o critério para a fixação do valor do reajuste levará em conta o índice de preço que melhor reflita a variação econômica dos insumos próprios do setor.  
 § 3º - O Poder Público poderá prever em favor do operador, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, com ou sem exclusividade, com vistas a determinar o valor da remuneração.  
 § 4º - As fontes de receita previstas no § 3º deste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.  
 § 5º - Os contratos deverão prever mecanismos de revisão da remuneração, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro, na ocorrência das seguintes situações: fatos supervenientes; fatos conjunturais não previstos na ocasião da realização da licitação e da

celebração dos contratos.

#### **CAPÍTULO V**

#### **DA GESTÃO DESCENTRALIZADA DO SISTEMA**

#### **DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS**

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

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

II - executar a fiscalização da prestação dos serviços;

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

Parágrafo único - Para executar as atribuições dispostas neste artigo, a São Paulo Transporte S.A. será contratada pelo Poder Público.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V - implementar formas de fomento, inclusive mediante licitações, para delegação dos serviços de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;

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

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

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

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

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

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

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

público de qualidade e a educação de trânsito e transporte;

III - aperfeiçoar, treinar e qualificar os trabalhadores do sistema, abrangendo funções de operação, fiscalização, manutenção e administração.

#### CAPÍTULO VI

##### DAS PENALIDADES

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

I - imediata apreensão dos veículos;

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

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

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

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

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

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

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

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - afastamento de funcionários;

V - intervenção, no caso de concessão;

VI - rescisão do contrato;

VII - declaração de caducidade da concessão.

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

#### CAPÍTULO VII

##### DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

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

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

Art. 38 - Durante a implantação do novo modelo de organização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, e até sua conclusão, a São Paulo Transporte S.A. continuará prestando seus serviços, executando as atribuições estabelecidas no seu estatuto social, bem como aquelas que lhe forem fixadas no contrato de prestação de serviço firmado com a Secretaria Municipal de Transportes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPPLY, PREFEITA

ANNA EMÍLIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes

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

TS/SH - V

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 14193

Total de referências : 1



1/1

Título: LEI Nº 14.193 25/08/2006 ([ver documento](#))

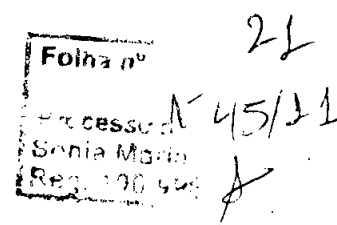
Sem revogação expressa

Ementa: Aprova plano de melhoramentos na Avenida Santo Amaro, desde a Avenida Presidente Juscelino Kubitschek até a Avenida dos Bandeirantes, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 109/2004 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

[ [Back](#) ]



LEI Nº 14.193, DE 25 DE AGOSTO DE 2006

(Projeto de Lei nº 109/04, do Executivo)

Aprova plano de melhoramentos na Avenida Santo Amaro, desde a Avenida Presidente Juscelino Kubitschek até a Avenida dos Bandeirantes, 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. De acordo com as plantas anexas nº 26.890/1, 26.890/2 e 26.890/3 - classificação P-784, do arquivo da Superintendência de Projetos Viários, rubricada pelo Presidente da Câmara e pelo Prefeito como parte integrante desta lei, fica aprovado o plano de melhoramentos na Avenida Santo Amaro consistente em novos alinhamentos para o trecho compreendido entre as Avenidas Presidente Juscelino Kubitschek e dos Bandeirantes, com largura variável de 25,00 m (vinte e cinco metros) a 36,00 m (trinta e seis metros) e extensão aproximada de 2.400,00 m (dois mil e quatrocentos metros).

Parágrafo único. Ficam igualmente aprovadas as concordâncias de alinhamentos constantes das plantas referidas no "caput" deste artigo.

Art. 2º. Ficam totalmente revogadas as Leis nºs 4.163, de 28 de dezembro de 1951, 4.640, de 18 de abril de 1955, 7.056, de 25 de setembro de 1967 e 7.722, de 13 abril de 1972.

Art. 3º. Para os fins desta lei, os imóveis atingidos pelo plano ora aprovado serão, oportunamente, declarados de utilidade pública, para efeito de desapropriação.

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 25 de agosto de 2006, 453º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 25 de agosto de 2006.

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 41073

Total de referências : 1

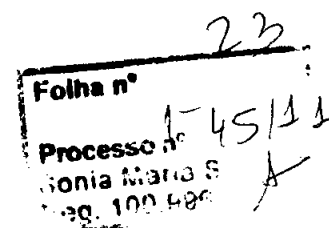
1/1

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

Sem revogação expressa

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

[ [Back](#) ]



DECRETO Nº 41.073, 30 DE AGOSTO DE 2001

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

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

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

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

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

DECRETA:

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes

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

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

24  
Folha nº  
Processo nº 451/11  
Data 13/04/11  
13/04/11

PUBLICADO DOC 13/04/2011, PÁG 89

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

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

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 13/04/2011, PÁG 89

25  
45/11  
P

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

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

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

7/6  
do  
1/45/11  
8

**PROJETO DE LEI 01-0521/2005 do Vereador Aurélio Miguel (PL)**

"Autoriza o uso dos corredores de ônibus nos horários que especifica, e dá outras providências.

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

Art. 1º O uso das faixas exclusivas de ônibus fica liberado para todos os veículos no horário compreendido das 23:00 horas até às 5:00 horas nos dias da semana e, nos finais de semana, das 14:00 horas do sábado até às 5:00 horas da manhã de segunda-feira.

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. Às Comissões competentes."

**RECEBIDO**  
 Comissão de Constituição e Justiça  
 Em 22/06/11 às 15h15  
 Th RF

**HELIO HIDEKI TAKAHASHI**  
 Secretário - RF 11.123

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Para Receber:  
 Sala da Comissão de Constituição, Justiça e  
 Legislação - 1º andar - 11.123  
 Em 22/06/11

Presidente  
 Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,  
 nos termos do § 3º do art. 57 do R.J.

27/6/11

13:50

Rein

27/06 16 30

*[Handwritten signature]*

22/06/11

18:05

025

01/07 15 46

*[Handwritten signature]*

Segue em anexo (s), nesta data, documento(s)  
 e folha de anotação assinada(s) por:  
 n° 27 a 30  
 Em 5/7/2011 a:  
 Eduardo Akamine  
 Técnico Administrativo  
 RF 11.325



16 - PAR  
16- 00777/2011

IL DE  
LO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.  
Folha nº 27 do Proc. nº 01-45 de 2011  
ns: 30  
Eduardo Akamine  
Técnico Administrativo  
PP: 11.279

PARECER CONJUNTO Nº DAS COMISSÕES REUNIDAS DE  
CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA; POLÍTICA URBANA,  
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE  
ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA: ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; E  
DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO  
DE LEI Nº 045/11.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do Nobre Vereador Celso Jatene, que dispõe sobre a criação de faixas exclusivas para ônibus no Município.

De acordo com a propositura, deverão ser criadas nos trechos que especifica faixas exclusivas nos denominados horários de pico da manhã e da tarde, para utilização pelos ônibus que integram o sistema de transporte coletivo urbano do Município de São Paulo.

Ainda de acordo com a propositura, as faixas serão reversíveis após os horários a que se destinam, ficando a cargo da autoridade de trânsito as providências para a instalação e retirada de equipamentos necessários para esse fim.

A proposta merece prosperar, consoante será demonstrado.

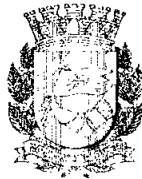
Abordada a questão sob o ponto de vista da regulamentação de trânsito, temos que embora a Carta Magna reserve privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, inciso XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local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

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

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

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

*"Dentre os serviços públicos municipais (...) arrolam-se os seguintes: arreamento, alinhamento e nivelamento, promoção do adequado ordenamento territorial urbano (art. 30, VIII, CF); águas pluviais; trânsito e tráfego... sinalização de vias urbanas e das estradas municipais, sua regulamentação e fiscalização, arrecadando-se as multas relativas às*



CÂMARA MUNICIPAL DE  
**SÃO PAULO**

PC 45/11

*infrações cometidas em seu território... Merecem explicitação os serviços de trânsito e tráfego de competência do Município. Não se confundem com os do Estado. O trânsito e o tráfego nas vias municipais, notadamente do perímetro urbano, são de competência municipal, cuja organização e execução, portanto, se ordenam pelas leis locais, como a previsão de infrações e de sanções aos infratores do trânsito e do tráfego municipais... A circulação urbana e o tráfego local são disciplinados por leis locais, no exercício da autonomia do Município" (in "Direito Municipal Positivo", Ed. Del Rey, 2ª Ed., págs. 207 e 208).*

Ainda, dentre as normas de organização do serviço de trânsito há, mais uma vez, que se distinguir entre aquelas que representam normas gerais e abstratas, que podem ser objeto da iniciativa legislativa tanto do Executivo quanto do Legislativo, e aquelas meramente administrativas, que representam atos concretos de administração, de competência exclusiva do Poder Executivo.

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

De fato, o que se deve ter em mente é que existem normas de administração concretas e normas de administração gerais e abstratas, para aí concluir-se que tão somente as primeiras encontram-se aquém da iniciativa do Poder Legislativo.

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

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

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

Lembre-se, ainda, a alteração da Lei Orgânica, efetivada por meio da Emenda nº 28/06, que ao alterar a redação do art. 37, § 2º, inciso IV, da Lei Orgânica do Município, excluiu o serviço público das matérias reservadas à iniciativa legislativa do



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

PL 045/11

Folha nº 32 de 32  
nº 04-45 de 2011  
Eduardo Akandine  
Técnico Administrativo  
RF: 11.377

Chefe do Executivo, espelhando assim, o disposto na Constituição Federal e na Constituição do Estado de São Paulo.

Cabe, por fim, quanto à iniciativa, que ainda que se admita ter o Prefeito iniciativa privativa em algumas matérias, como já vimos, esta não pode ser interpretada de modo absoluto, pois, pelo próprio princípio da indisponibilidade do interesse público, sendo imperioso que algum assunto seja disciplinado por lei, não pode o Município ser privado, por inércia do Chefe do Executivo, de uma legislação indispensável para o interesse público. Este é o caso da proposição sob análise que, ressalte-se, vai ao encontro do já disciplinado no Código de Trânsito Brasileiro.

O projeto está amparado no art. 30, incisos I e V, da Constituição Federal; nos arts. 13, inciso I; 37, "caput"; 81; e 179, inciso I, da Lei Orgânica do Município.

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

Pelo exposto, somos **PELA CONSTITUCIONALIDADE E PELA LEGALIDADE**.

Quanto ao mérito, as Comissões de mérito entendem que a proposição se coaduna com o interesse público razão pela qual se manifestam,

**FAVORAVELMENTE.**

Quanto aos aspectos financeiros a Comissão de Finanças e Orçamento nada tem a opor, vez que as despesas com a execução do Substitutivo correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

**FAVORÁVEL**, portanto, o parecer.

Sala das Comissões Reunidas, 09/07/11.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

PL 45/11

Folha nº 30 do Proc.  
nº 01-45 de 2011  
Eduardo Akamine  
Técnico Administrativo  
RF: 11.325

**COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA, MEIO AMBIENTE**

Tomimbo Alin  
Joninho Pava  
Sia Farias  
Paulo Frange  
Juscilino Gadilhe

**COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA**

Enival  
Aurelio Romualdo  
Wladimir Murtian  
David Soares

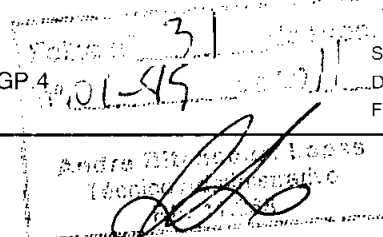
**COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO**

Nilton Francisco  
Also Jatine  
Victor  
Antonio Carlos Rodrigues  
Bresson Marcos Oliveira  
Marcos Aurélio Cunha  
Roberto Srepoli  
Acer  
Marco Aurélio Cunha

Publicado no DIÁRIO OFICIAL  
de 02, 07, 2011  
página 117 coluna 4ª  
Conferido: *Maria Feres*  
Maria Feres da Silva  
Técnico Administrativo  
RF 10.651

A SGP-21  
São Paulo, 11 de 07, 11  
*MFS*  
Maria Feres da Silva  
Técnico Administrativo  
RF 10.651

Segue(m) juntado(s), nº(s) de(s)  
documento(s) rubrica(s) nº(s)  
31 e 31 e data 05/08/11  
sob nº  
*dele*  
Araceli da Silva  
Técnico Administrativo  
RF 10.651 - 204.71



- "PL 45/2011, dos Vereadores CELSO JATENE (PTB), SENIVAL MOURA (PT), ADILSON AMADEU (PTB), AURÉLIO MIGUEL (PR), MILTON LEITE (DEMOCRATAS) E ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PR). Dispõe sobre a criação de faixas exclusivas para ônibus no Município e dá outras providências. FASE DA DISCUSSÃO: 1ª. APROVAÇÃO MEDIANTE VOTO FAVORÁVEL DA MAIORIA ABSOLUTA DOS MEMBROS DA CÂMARA."

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** - Em discussão. Tem a palavra o nobre Vereador Carlos Apolinario. (Pausa). O nobre Vereador desiste e já anuncia a participação no debate da matéria em segunda fase.

Tem a palavra o nobre Vereador Milton Leite. (Pausa). Ausente.

Não havendo mais oradores inscritos, está encerrada a discussão. A votos o PL 45/2011. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Está aprovado.