



PREFEITURA DE SÃO PAULO

GABINETE DO PREFEITO
ASSESSORIA TÉCNICO-LEGISLATIVA III
VIADUTO DO CHÁ, 15 - Bairro Centro - São Paulo/SP
Telefone: 3113-8350

PROCESSO 6510.2026/0013354-9

Encaminhamento PREF/CASA CIVIL/ATL III Nº 157719435

Câmara Municipal de São Paulo

A/C: Excelentíssimo Senhor Ricardo Teixeira

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

ASSUNTO: Ofício SGP - 12 nº 106/2026

Senhor Presidente,

Reportando-me ao ofício acima referenciado, em atenção ao pedido de subsídios formulado pela Comissão de Finanças e Orçamento acerca do **Projeto de Lei nº 693/2023**, de autoria dos Vereadores Paulo Frange, Ricardo Teixeira, Professor Toninho Vespoli, que "Institui, no Município de São Paulo, a necessidade de majoração do período de utilização do bilhete único para pagamento de tarifas no Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo, já existente nos dias úteis, bem como alterar aos domingos e feriados, passando estes a serem períodos de gratuidade, dando outras providências", encaminho a essa Presidência cópia das informações prestadas pela SPTrans e Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transportes.

Na oportunidade, renovo-lhe meus votos de apreço e consideração.



Elaine Cristina Alves da Silva
Chefe de Gabinete

Em 08/06/2026, às 11:12.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **157719435** e o código CRC **2527F7CF**.



SÃO PAULO TRANSPORTE S/A
Gerência de Atendimento

Rua Boa Vista, 274, Mezanino - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000
Telefone: (11) 3107-7724 - www.sptrans.com.br

Manifestação

São Paulo, data da assinatura eletrônica.

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo - Presidente Ricardo Teixeira

ASSUNTO: Ofício n.º SGP12 n. 106/2026 - Projeto de Lei nº 693/2023, "Lei Bilhete Justo", de autoria do Legislativo, que "Institui, no Município de São Paulo, a necessidade de majoração do período de utilização do bilhete único para pagamento de tarifas no Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo, já existente nos dias úteis, bem como alterar aos domingos e feriados, passando estes a serem períodos de gratuidade, dando outras providências." Pedido de subsídios.

DP/SJU

Em atenção ao Despacho Intermo SEI nº 153889576, informamos que, no que se refere às competências desta Gerência de Atendimento, não se vislumbra impacto orçamentário e financeiro, tendo em vista que as alterações de regra de negócio propostas não deverão onerar as rotinas de atendimento do Bilhete Único.



Raphael Maximo Secanho
Gerente

Em 08/04/2026, às 15:15.



Sérgio Rodrigues Ivanov
Superintendente

Em 08/04/2026, às 17:07.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **154255142** e o código CRC **04776C2A**.

Referência: Processo nº 6010.2026/0000586-0

SEI nº 154255142



**SÃO PAULO TRANSPORTE S/A
GERÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS**

Rua Boa Vista, 236 - Bairro Centro - São Paulo/SP

Telefone: (11) 3396-7849

PROCESSO 6010.2026/0000586-0

Despacho interno SPTRANS/DG/SRR/GEE Nº 154297131

São Paulo, 08 de março de 2026

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo - Presidente Ricardo Teixeira

ASSUNTO: Ofício n.º SGP12 n. 106/2026 - Projeto de Lei nº 693/2023, "Lei Bilhete Justo", de autoria do Legislativo, que "Institui, no Município de São Paulo, a necessidade de majoração do período de utilização do bilhete único para pagamento de tarifas no Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo, já existente nos dias úteis, bem como alterar aos domingos e feriados, passando estes a serem períodos de gratuidade, dando outras providências." Pedido de subsídios.

À

DP/SJU

Trata-se de solicitação de informações encaminhada por meio do Ofício SGP12 nº 106/2026 (doc. nº 153606484), no âmbito da Comissão de Finanças e Orçamento da Câmara Municipal de São Paulo, referente ao Projeto de Lei nº 693/2023, de autoria dos Nobres Vereadores Ricardo Teixeira, Professor Toninho Vespoli, Renata Falzoni e Paulo Frange.

O referido projeto de lei apresenta três frentes de concessão de gratuidade, para as quais foram estimados os impactos orçamentário e financeiro decorrente da eventual conversão do projeto em lei, destacando-se que, para realização dessas estimativas não foram considerados aumento de frota e/ou aumento de demanda de passageiros.

i) gratuidade aos domingos e feriados

Ressalte-se, preliminarmente, que o Município de São Paulo já adota política de gratuidade tarifária aos domingos e para os feriados de Natal, Ano-Novo e Aniversário da Cidade de São Paulo no sistema de transporte coletivo por ônibus. Assim, o impacto incremental da proposta restringe-se, essencialmente, à extensão da gratuidade aos feriados não contemplados.

Para cálculo dessa estimativa, foi considerada a "Receita Média dos Feriados do ano

de 2025", atualizada pela variação da tarifa (de R\$ 5,00 para R\$ 5,30) e acréscimo de 11 (onze) feriados, o que representaria uma renúncia estimada de receita anual da ordem de aproximadamente R\$ 88,8 milhões.

ii) da gratuidade no período noturno

Para estimar a renúncia de receita para referente a gratuidade para o período noturno (das 22:00 às 05:00 h), foi utilizada a base de dados do ano de 2025, a razão entre os "Passageiros Noturnos de 2025" e o "Total de Passageiros de 2025" o que representa um percentual de 0,277%. Esse percentual foi aplicado sobre a "Receita Noturna de 2025", e atualizada pela variação da tarifa (de R\$ 5,00 para R\$ 5,30). Considerando os usuários pagantes, o impacto estimado de perda da receita situa-se em aproximadamente R\$ 15,0 milhões anuais.

iii) da ampliação do período de integração

A ampliação do período de integração de 3 para 4 horas tende a reduzir o número de validações tarifárias pagas, em razão do aumento do tempo disponível para realização de viagens integradas sem nova cobrança.

Com base no histórico de 2008, quando o tempo de integração aumentou de 2 para 3h, observou-se que 2,27% dos usuários pagantes com integração (Estudante, Comum e VT) deixaram de pagar uma nova tarifa. Para estimar a perda de receita com a ampliação do período de integração de 3 para 4h, foi considerado os "Pagantes + integrações gratuitas (por média útil de 2025)" multiplicado pela "Receita por Passageiro pagante + integrações gratuitas (Estudantes, Comum, VT)" e multiplicado por 2,27%. Considerou-se também 25 dias por mês e 12 meses por ano. O impacto dessa ampliação seria uma renúncia de receita da ordem de aproximadamente R\$ 116,7 milhões anuais.

2º) Qual a opinião do Executivo sobre a matéria?

Ante o exposto, conclui-se que a eventual aprovação do Projeto de Lei nº 693/2023 implicará em um acréscimo orçamentário estimado para o sistema de transporte coletivo do Município de São Paulo da ordem R\$ 220,5 milhões anuais.



Lilian Perdigão Marques
Gerente de Unidade
Em 08/04/2026, às 15:55.



Hanna Lobo Leite Bhering Silveira
Superintendente
Em 08/04/2026, às 16:05.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **154297131** e o código CRC **49DB6133**.



SÃO PAULO TRANSPORTE S/A
Assessoria Técnico-Jurídica

Rua Boa Vista, 236, 5º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000
Telefone: (11) 3396-6960 - www.sptrans.com.br

Manifestação

São Paulo, data da assinatura eletrônica.

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo - Presidente Ricardo Teixeira

ASSUNTO: Ofício n.º SGP12 n. 106/2026 - Projeto de Lei nº 693/2023, "Lei Bilhete Justo", de autoria do Legislativo, que "Institui, no Município de São Paulo, a necessidade de majoração do período de utilização do bilhete único para pagamento de tarifas no Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo, já existente nos dias úteis, bem como alterar aos domingos e feriados, passando estes a serem períodos de gratuidade, dando outras providências." Pedido de subsídios.

PRAZO DE ENVIO À DP/GAB: 13/04/2026

DP/GAB

Trata o presente da solicitação (153607969) exarada pela Assessoria Técnico-Legislativa — PREF/CASA CIVIL/ATL III e dirigida à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte - SMT, por meio da qual ela requer que a Pasta tome conhecimento do pedido de subsídios (153606484) da Câmara Municipal de São Paulo — CMSP e tome as devidas providências. Na sequência, os autos foram tramitados (153642391) à São Paulo Transporte S/A — SPTrans para a mesma finalidade.

Por meio do PL nº 693/2023, o Poder Legislativo pretende:

Art. 1º Fica Instituída a Lei Bilhete Justo, que prevê a necessidade de majoração do período de utilização do bilhete único para pagamento de tarifas no Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo, nos seguintes termos:

I - nos dias úteis alterar, a utilização do bilhete, passando das 3 horas existentes para 4 horas;

II - nos domingos e feriados, alterar o período existente que é de 8 horas, passando neste casos a serem períodos de gratuidade;

III criar a gratuidade da utilização do bilhete no período noturno, período que compreende das 22 horas a 5 horas, para todos os dias da semana.

Art. 2º A Lei Bilhete Justo, integrará a Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito SMT, em conjunto com a São Paulo Transportes S/A SPTRANS, cabendo-lhes a regulamentação, execução, organização, controle e fiscalização.

Art. 3º Quaisquer alterações relativas à ampliação ou adequação da Lei Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito SMT, ficará a cargo da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito SMT, assegurada a participação da São Paulo Transportes S/A - SPTRANS.

[Art.] 4º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementares se necessárias. Artigo 5º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

A Gerência de Atendimento — DG/SAC/GAT entendeu (154255142) que "as alterações de regra de negócio propostas não deverão onerar as rotinas de atendimento do Bilhete Único".

Instada a se manifestar, a Superintendência de Receita e Remuneração — DG/SRR pronunciou-se (154297131), tendo calculado a estimativa da renúncia de receita anual:

- R\$ 88,8 milhões anuais, no caso de gratuidade nos feriados não contemplados pela regulamentação já vigente no município;
- R\$ 15,0 milhões anuais, no caso de gratuidade no período noturno das 22h às 5h;
- R\$ 116,7 milhões anuais, no caso de ampliação do período de integração de 3 para 4 horas;
- R\$ 220,5 milhões anuais, no caso de todas essas 3 gratuidades.

É o sucinto relatório. Fazem-se pertinentes as seguintes considerações.

A [Lei Orgânica do Município - LOM](#), instrumento legislativo hierarquicamente superior à restante legislação local, estabelece:

Art. 172 - Compete à Prefeitura planejar, organizar, implantar e executar, diretamente ou sob regime de concessão, permissão, ou outras formas de contratação, bem como regulamentar, controlar e fiscalizar o transporte público, no âmbito do Município.

Art. 173 - O sistema de transporte urbano compreende:

[...]

IV - mecanismos de regulamentação.

Art. 175 - A regulamentação do transporte público de passageiros

deverá contemplar:

XI - a metodologia, as regras de tarifação e as formas de subsídios.

[...]

Art. 178 - As tarifas dos serviços públicos de transporte são de competência exclusiva do Município, e deverão ser fixadas pelo Executivo, de conformidade com o disposto no art. 7º, inciso III desta Lei.

[...]

Por consequência lógica, a regulamentação do STCPP por parte da Prefeitura pode dar-se:

1. via legislativa (incisos I e IX do art. 69 e parágrafo único do art. 172 da [LOM](#)); ou
2. por meio de decreto editado pelo Sr. Prefeito (inciso XIII do art. 70 da [LOM](#) c/c art. 27 da [Lei Municipal nº 13.241/01](#)).

Atualmente a política tarifária é exercida através de portaria da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte - SMT, por força do disposto no inciso II do art. 2º do [Decreto Municipal nº 55.816/2014](#) e no art. 6º do [Decreto Municipal nº 58.639/2019](#).

Sob este aspecto formal, estaria configurada hipótese para aposição de veto formal pelo Sr. Prefeito, nos termos do art. 42 da [LOM](#). Da leitura da legislação consultada, infere-se que o Prefeito é quem melhor administraria a conveniência e oportunidade para regulamentar a política tarifária, instituindo gratuidades e modulando o período temporal de integração, ainda mais se considerado o impacto anual de subsídios nas contas públicas a serem majorados com a implementação da propositura. A concessão de gratuidade a uma parcela populacional ou a todo o contingente de passageiros, conforme destacado em diversas manifestações técnicas e jurídicas desta SPTrans em outros casos similares, por óbvio, concorreria para o aumento dos custos do STCPP e consequentemente exerceria pressão no valor dos subsídios aportados pela Municipalidade.

Some-se a isso que é forçoso reconhecer que eventual lei oriunda do PL em comento violará o disposto no art. 159, parágrafo único, da [Constituição do Estado de São Paulo](#), a qual é aplicável aos Municípios por força do art. 144 dela:

Artigo 144 - Os Municípios, com autonomia política, legislativa, administrativa e financeira se auto-organizarão por Lei Orgânica, atendidos os princípios estabelecidos na Constituição Federal e nesta Constituição.

[...]

Artigo 159 - A receita pública será constituída por tributos, preços e outros ingressos.

Parágrafo único - Os preços públicos serão fixados pelo Executivo, observadas as normas gerais de Direito Financeiro e

as leis atinentes à espécie.

Por observância ao princípio da simetria, também é aplicável a alínea "b" do inciso II do § 1º do art. 61 da [Constituição Federal](#):

Art. 61. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou Comissão da Câmara dos Deputados, do Senado Federal ou do Congresso Nacional, ao Presidente da República, ao Supremo Tribunal Federal, aos Tribunais Superiores, ao Procurador-Geral da República e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

§ 1º São de iniciativa privativa do Presidente da República as leis que:

[...]

II - disponham sobre:

[...]

b) organização administrativa e judiciária, matéria tributária e orçamentária, serviços públicos e pessoal da administração dos Territórios;

[...]

Aliás, a ATL já vem assim se manifestando em casos análogos, isto é, ao analisar proposições de iniciativa do Legislativo que visam instituir alguma espécie de gratuidade no STCPP. Citam-se, a título de ilustração, os seguintes e numerosos exemplos:

Ofício ATL nº 89, de 8 de fevereiro de 2002, razões de veto ao PL nº 441/1999

[...]

Efetivamente, a fixação das tarifas dos serviços públicos de transporte, suas revisões e reajustes, assim como a concessão de dispensas ou reduções tarifárias, são atos cuja prática é reservada, privativamente, ao Poder Executivo Municipal. Assim, o “caput” do artigo 27 da citada [Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001](#), apenas incorporou o que já dispunha a Lei Maior local em seu artigo 178, segundo o qual “as tarifas dos serviços públicos de transporte são de competência exclusiva do Município, e deverão ser fixadas pelo Executivo...”

Em conclusão, tem-se que o artigo 4º do texto aprovado por essa Egrégia Câmara e sobre o qual faço incidir o presente veto, contém disposição que, a toda evidência, desbordou das competências do Legislativo, alcançando aquelas reservadas, por lei, ao Executivo. Inegável, portanto, a ilegalidade por vício de iniciativa, com a conseqüente ofensa a princípio constitucionalmente assegurado e por igual inscrito na [Lei Orgânica do Município](#), a saber, o da separação dos Poderes.

Como se vê, o dispositivo vulnerado revela-se ilegal e inconstitucional, de resto não só sob o aspecto que venho

abordando, conectado ao vício de iniciativa, mas, também, porque, de acordo com a vigente [Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001](#), já antes citada e parcialmente transcrita, as dispensas ou reduções tarifárias de qualquer natureza, além daquelas já em vigor na data da promulgação do referido diploma legal, deverão dispor de fontes específicas de recursos, o que não acontece no caso em exame, em face da inexistência, no vigente Orçamento, de dotação específica. Demais disso, cogitando-se de matéria orçamentária, a iniciativa para sobre ela dispor também é de iniciativa privativa do Prefeito, a teor do disposto no artigo 37, § 2º, inciso IV, da [Lei Orgânica do Município](#), estando, por óbvio, o próprio Chefe do Executivo adstrito ao princípio legal que dita a impossibilidade de geração de despesa, sem a necessária previsão de recursos.

[...]

Por tudo, como se vê, o presente veto, atingindo o artigo 4º do texto aprovado, é imperioso. A base legal para tanto vem insculpida no artigo 42, § 1º, da [Lei Orgânica do Município](#), e está conectada à ilegalidade, inconstitucionalidade e, mesmo, contrariedade ao interesse público, todas cristalizadas no dispositivo ora vetado.

[...]

Ofício ATL nº 104, de 14 de junho de 2005, razões de veto ao PL nº 377/2001

[...]

Por meio do ofício referenciado, ao qual ora me reporto, Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia autêntica do [Projeto de Lei nº 377/01](#) aprovado por essa Egrégia Câmara em sessão de 11 de maio de 2005, de autoria do Vereador Beto Custódio (PT), o qual dispõe sobre a isenção de tarifa nos transportes coletivos do Município de São Paulo para trabalhadores(as) desempregados(as).

[...]

É importantíssimo notar também que o projeto ora analisado não concede o benefício do transporte gratuito nos três a oito meses imediatamente posteriores ao trabalhador perder o emprego. Ou seja, no período em que o trabalhador mais procura emprego, mais se movimenta pela cidade, ele não receberia o passe do desempregado. Ao mesmo tempo, o projeto cria o benefício para todos os que dizem estar procurando emprego, inclusive o primeiro emprego. Ou seja, concede o transporte gratuito para todos aqueles que não tem carteira assinada: autônomos, camelôs, estudantes, aposentados e até servidores públicos não celetistas, já que estes não possuem carteira de trabalho assinada. Por derradeiro, não estabelece limite de viagens diárias para os beneficiários.

O potencial de beneficiários previsto no projeto ultrapassaria facilmente 1,5 milhão de pessoas. O custo potencial seria de 2 bilhões de reais por ano.

[...]

O desemprego é um dos problemas que merecem especial atenção por parte desta gestão, empenhada na implementação e aperfeiçoamento de políticas públicas e medidas que contribuam, efetivamente, para sua diminuição. Contudo, ainda que compartilhando das mesmas inquietações da mensagem aprovada, razões inarredáveis de ordem legal e financeira impedem a sanção, tornando indeclinável a oposição de veto pelo Executivo, com fulcro no § 1º do artigo 42 da [Lei Orgânica do Município de São Paulo](#), na conformidade das considerações a seguir aduzidas.

Primeiramente, cabe assinalar que o benefício proposto pela medida aprovada interfere no custo do transporte e na fixação da tarifa, envolvendo, pois, matéria de natureza orçamentária. A questão relativa às isenções e reduções tarifárias no sistema de transporte coletivo urbano municipal acha-se devidamente disciplinada por lei específica, que confere ao assunto tratamento sistemático, em consonância com as normas estabelecidas pela [Lei Complementar Federal nº 101, de 4 de maio de 2000](#) (Lei de Responsabilidade Fiscal).

De fato, a [Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001](#), que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução, determina, no § 4º do seu artigo 27, que "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".

Assim, de acordo com a normatização vigente, a concessão de qualquer gratuidade ou desconto demanda, obrigatoriamente, o aporte adicional de recursos por parte da Administração Municipal ou o aumento da tarifa, a onerar o usuário pagante, a fim de atender a despesa resultante do benefício, em razão da atual fonte de receita do sistema, para a remuneração do operador, consistir na arrecadação tarifária.

[...]

A matéria reveste-se ainda de vício de iniciativa, uma vez que além de incorrer em matéria orçamentária, configura ingerência no serviço de transporte coletivo de passageiros, atualmente prestado sob regime de concessão e permissão de serviço público, matérias cuja iniciativa é exclusiva do Prefeito, nos termos dos artigos 37, § 2º, inciso IV, e do artigo 69, inciso IX, ambos da [Lei Orgânica do Município de São Paulo](#). Simultaneamente, a propositura incide em ilegalidade, haja vista que contraria o disposto no artigo 178 da Constituição Federal, o qual determina que as tarifas dos serviços públicos de transporte são de competência exclusiva do Município e deverão ser fixadas pelo Executivo.

A sanção dessa matéria implicaria na inobservância da Constituição Federal e da Lei Orgânica do Município, na medida em que malfere o princípio da separação e harmonia dos

poderes, e desobedece a Lei de Responsabilidade Fiscal e a [Lei Municipal 13.241/2001](#), ao não prever a fonte de recursos para a ampliação das gratuidades.

Além dos vícios acima expostos, a medida não é compatível com a situação financeira do município. O artigo 5º da propositura proíbe o aumento de tarifa em razão dos custos decorrentes da isenção, e seu artigo 8º estabelece que as despesas advindas de sua execução correrão "por conta de dotações financeiras próprias, consignadas no orçamento vigente e suplementadas, se necessário, devendo as previsões futuras destinarem recursos específicos para seu fiel cumprimento". De fato, a única alternativa afluída do texto aprovado é a de impor tal ônus exclusivamente ao Poder Público Municipal, o qual deveria dispor, já no presente exercício, de verbas adicionais no orçamento vigente, que pudessem suportar as despesas geradas pela isenção - como já citado, da ordem de 2 bilhões de reais por ano, uma vez que o valor consignado na Lei Orçamentária Anual de 2005 seria absolutamente insuficiente para fazer frente ao benefício pretendido. Tal valor permitiria tão somente a realização de dez viagens por ano para 1 milhão de pessoas. Só de ida.

[...]

Por outro lado, não há como deixar de observar que, em virtude da imprecisão do legislador ao não delimitar de maneira satisfatória a condição daqueles que poderão valer-se do benefício - e não constando do texto legislativo a indicação dos recursos correspondentes, a medida em questão acha-se em frontal desacordo com o disposto nos artigos 15 e 16 da Lei de Responsabilidade Fiscal.

Por conseguinte, ante as razões expendidas, que demonstram a impossibilidade de sanção do texto aprovado, por vício de iniciativa, por força da ausência de previsão orçamentária e de recursos financeiros, bem como da obrigatoriedade de observância às normas estabelecidas na Lei de Responsabilidade Fiscal, sob pena de ilegalidade, vejo-me na contingência de vetar o projeto aprovado na íntegra, com fundamento no § 1º do artigo 42 da [Lei Orgânica do Município de São Paulo](#).

[...]

Ofício ATL nº 179, de 9 de dezembro de 2015, razões de veto ao PL nº 842/2013

[...]

Por meio do ofício em epígrafe, Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia do [Projeto de Lei nº 842/13](#), de autoria dos Vereadores Mario Covas Neto e Toninho Vespoli, aprovado na sessão de 7 de outubro de 2015, que objetiva criar o Bilhete Especial do Desempregado no âmbito municipal.

Não obstante os meritórios intuitos colimados, a proposta, da forma como apresentada, está demasiadamente ampla, afigurando-se imprescindível, ao revés, que para a criação de

política pública de tal natureza sejam previstos os critérios necessários à sua implantação, de modo a conferir, inclusive, maior eficiência à medida, com diminuição no impacto orçamentário.

Nesse sentido, pondero que a instituição de benefício ao trabalhador desempregado deve guardar relação com o estado de necessidade e hipossuficiência e não ser concedido de maneira indiscriminada.

Como é sabido, o orçamento municipal já conta com destinação obrigatória da maioria dos recursos, tendo a Administração Municipal margem deveras reduzida para a realização de despesas discricionárias e para fazer frente às demandas sociais prioritárias, de modo que toda isenção afeta a capacidade de atender os demais serviços e investimentos essenciais para promover o desenvolvimento econômico e social.

Ademais, considerando que o transporte público é prestado sob regime de concessão e permissão, a arrecadação tarifária consiste em fonte de receita para a remuneração do operador, porquanto, à vista da dificuldade de aporte adicional de recursos por parte da Administração Municipal, a instituição da gratuidade poderia trazer aumento da tarifa, a onerar o contribuinte e o usuário pagante.

Pelo exposto, ante as razões apontadas, vejo-me compelido a vetar na íntegra o projeto aprovado, com fulcro no § 1º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, devolvendo o assunto ao reexame dessa Egrégia Câmara.

[...]

Ofício ATL nº 147, de 20 de julho de 2016, razões de veto ao PL nº 342/2015

[...]

Ademais, como o serviço de transporte coletivo de passageiros é prestado sob regime de concessão e permissão e consistindo a arrecadação tarifária fonte de receita para a remuneração do operador, a instituição de isenção ou desconto demanda, obrigatoriamente, o aumento da tarifa ou o aporte adicional de recursos por parte da Administração Municipal.

Considerando, nessa senda, que a teor do artigo 2º da proposta não poderá ser autorizada majoração na tarifa, a implementação da iniciativa implicaria, inevitavelmente, em importante aumento de despesa permanente a ser suportada pelos cofres públicos, sem a previsão de qualquer medida de compensação.

Ocorre que o orçamento municipal já conta com destinação obrigatória da maioria dos recursos, tendo a Administração margem deveras reduzida para a realização de despesas discricionárias e para fazer frente às demandas sociais prioritárias, de modo que a isenção em apreço não poderia ser efetivada sem que fosse diminuída a capacidade de atender os demais serviços e investimentos essenciais para promover o

desenvolvimento econômico e social.

Com efeito, diversos benefícios já são assegurados, tal como a gratuidade conferida aos estudantes, idosos e pessoas com deficiência, estando, pois, contemplados no atual elenco de isenções ou reduções os interesses sociais mais relevantes, não sendo o caso de instituir novas modalidades, sob pena de comprometimento da saúde financeira do sistema.

[...]

Por derradeiro, impende destacar que, além do não atendimento das exigências determinadas pelos artigos 16 e 17 da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar Federal nº 101, de 4 de maio de 2000), também incide sobre a iniciativa legislativa em apreço o óbice decorrente do disposto no § 10 do artigo 73 da Lei Eleitoral (Lei Federal nº 9.504, de 30 de setembro de 1997), que, no ano de realização de eleições, proíbe a distribuição gratuita de bens, valores ou benefícios por parte da Administração Pública, exceto nos casos de calamidade pública, de estado de emergência ou de programas sociais autorizados em lei e já em execução orçamentária no exercício anterior.

Pelo exposto, ante as razões apontadas, vejo-me compelido a vetar na íntegra o projeto aprovado, com fulcro no § 1º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, devolvendo o assunto ao reexame dessa Egrégia Câmara.

Ofício AT.L nº 36, de 7 de junho de 2019, razões de veto ao PL nº 132/2017

[...]

A extensão da gratuidade, na forma pretendida pela propositura implicaria em clara interferência no custo do transporte e na fixação da tarifa, envolvendo, pois, questão que repercute em matéria orçamentária, ao mesmo tempo em que configura ingerência no serviço de transporte coletivo de passageiros, atualmente prestado sob regime de concessão e permissão de serviço público, matérias cuja iniciativa legislativa é exclusiva do Prefeito, conforme estabelecido no artigo 37, § 2º, inciso IV, e no artigo 69, inciso IX, ambos da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Simultaneamente, a propositura incide em ilegalidade, haja vista que contraria o disposto no artigo 178 da Lei Maior Local, o qual determina que as tarifas dos serviços públicos de transporte são de competência exclusiva do Município e deverão ser fixadas pelo Executivo.

Desse modo, ao legislar sobre assuntos próprios da esfera privativa de competências do Poder Executivo, o texto vindo à sanção extrapola as atribuições do Legislativo, ferindo o princípio da independência e harmonia entre os Poderes, consagrado no artigo 2º da Carta Magna e reproduzido no artigo 6º da Lei Maior Local.

Ademais, a questão relativa às isenções e reduções tarifárias no

sistema de transporte coletivo municipal acha-se devidamente disciplinada por lei específica, que confere ao assunto tratamento amplo e sistemático.

De fato, a Lei 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 autoriza o Poder Público a delegar sua execução, estabelece, no § 4º de seu artigo 27, que "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".

Não há como deixar de assinalar que, ao impor a necessidade de aporte adicional de recursos, a medida importa aumento de despesas, sem a indicação dos recursos correspondentes, a par de envolver matéria orçamentária e de interferir na competência exclusiva do Executivo para conduzir a execução orçamentária. Além disso, acha-se em desacordo com o disposto nos artigos 15 e 16 da Lei Complementar Federal nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), o que a inquina simultaneamente de inconstitucionalidade e ilegalidade.

Nesses termos, por força dos óbices constitucionais e legais acima expostos a iniciativa não detém condições de prosperar, motivo pelo qual sou compelido a apor-lhe veto integral, com fundamento no artigo 42, § 1º, da Lei Orgânica do Município de São Paulo, devolvendo o assunto ao reexame dessa Colenda Casa Legislativa.

Ofício ATL nº 59, de 12 de novembro de 2019, razões de veto ao PL nº 508/2016

[...]

Por meio do ofício em epígrafe, Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia do Projeto de Lei nº 508/16, de autoria dos Vereadores Reis, Antonio Donato, Celso Giannazi, Eduardo Matarazzo Suplicy, Eduardo Tuma, Gilberto Nascimento, Juliana Cardoso, Sâmia Bomfim e Toninho Vespoli, que institui cotas de passagem gratuitas para os estudantes de cursinhos populares pré-vestibular nos serviços de transporte coletivo do Município.

Não obstante o meritório intento dos autores, vejo-me compelido a apor veto total à propositura, com fulcro no §1º do artigo 42 da Lei Orgânica, por inconstitucionalidade e contrariedade ao interesse público, nos termos das razões a seguir expostas.

A proposta vinda à sanção consiste, em síntese, na dispensa do pagamento de tarifa, nos veículos do sistema coletivo de transporte, aos alunos de cursinhos comunitários e populares que atestem possuir renda familiar per capita de até um salário mínimo e meio.

Nesse sentido, é de se observar que a isenção pretendida envolve questão que repercute em matéria orçamentária e configura ingerência no serviço de transporte coletivo de passageiros, matérias essas de iniciativa legislativa exclusiva do Chefe do

Executivo (artigo 37, § 2º, inciso IV, e artigo 69, inciso IX, ambos da Lei Orgânica do Município de São Paulo), bem como interfere na fixação das tarifas dos serviços públicos de transporte, atribuição própria do Executivo (artigo 178 da Lei Maior local).

[...]

É pacífico na doutrina de Direito Administrativo, bem como na jurisprudência, que ao Poder Executivo cabe primordialmente a função de administrar, que se revela em atos de planejamento, organização, direção e execução de atividades inerentes ao Poder Público, como é o caso de serviços públicos. Por outro lado, cabe ao Poder Legislativo a função de editar leis revestidas de generalidade e de abstração.

É oportuno destacar o comentário da balizada doutrina, em Direito Administrativo, do altamente gabaritado Hely Lopes Meirelles:

A atribuição típica e predominante 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. A câmara não administra o Município; estabelece, apenas, normas de administração. Não executa obras e serviços públicos; dispõe, unicamente, sobre sua execução. Não compõe nem dirige o funcionalismo da Prefeitura; edita, tão-somente, preceitos para sua organização e direção. Não arrecada nem aplica as rendas locais; apenas institui ou altera tributos e autoriza sua arrecadação e aplicação. Não governa o Município; mas regula e controla a atuação governamental do Executivo, personalizado no prefeito.

[MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Municipal Brasileiro, 16ª Edição. São Paulo: Editora Malheiros, 2008, pp. 617/618]

Na mesma obra, aquele autor discorre que em sua *"função normal e predominante sobre as demais, a Câmara elabora leis, isto é, normas abstratas, gerais e obrigatórias de conduta. Esta é sua função específica, bem diferenciada da do Executivo, que é a de praticar atos concretos de administração"* e que o Poder Legislativo *"não pode é prover situações concretas por seus próprios atos ou impor ao Executivo a tomada de medidas específicas de sua exclusiva competência e atribuição. Usurpando funções do Executivo, ou suprimindo atribuições do prefeito, a Câmara praticará ilegalidade reprimível por via judicial"*.

Quando a matéria versa sobre políticas públicas, normas de execução orçamentária ou serviços para a população, a iniciativa é afeta ao Chefe do Executivo, por ser ele o responsável para gerir o orçamento e empregá-lo nos setores que entenda ser mais necessitado. Qualquer tentativa do Poder Legislativo em gerir estas matérias viola a independência dos Poderes:

São, pois, de iniciativa exclusiva do prefeito, como chefe do Executivo local, os projetos de leis que disponham sobre a criação, estruturação e atribuição das secretarias, órgãos e entes da Administração Pública Municipal; matéria de

organização administrativa e planejamento de execução de obras e serviços públicos; criação de cargos, funções ou empregos públicos na Administração direta, autárquica e fundacional do Município; o regime jurídico e previdenciário dos servidores municipais, fixação e aumento de sua remuneração; o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias, o orçamento anual e os créditos suplementares e especiais. Os demais projetos competem concorrentemente ao prefeito e à Câmara, na forma regimental.

[op. cit., p. 620]

Assim, de acordo com Hely Lopes Meirelles, *“a Prefeitura não pode legislar, como a Câmara não pode administrar. Cada um dos órgãos tem missão própria e privativa: a Câmara estabelece regra para a Administração; a Prefeitura a executa, convertendo o mandamento legal, genérico e abstrato, em atos administrativos, individuais e concretos. O Legislativo edita normas; o Executivo pratica atos segundo as normas. Nesta sinergia de funções é que residem a harmonia e independência dos Poderes, princípio constitucional (art.2º) extensivo ao governo local. Qualquer atividade, da Prefeitura ou Câmara, realizada com usurpação de funções é nula e inoperante”*.

Aquele autor assevera ainda que *“todo ato do Prefeito que infringir prerrogativa da Câmara – como também toda deliberação da Câmara que invadir ou retirar atribuição da Prefeitura ou do Prefeito – é nulo, por ofensivo ao princípio da separação de funções dos órgãos do governo local (CF, art.2º c/c o art.31), podendo ser invalidado pelo Poder Judiciário”* (Direito municipal brasileiro, 15ª ed., atualizada por Márcio Schneider Reis e Edgard Neves da Silva, São Paulo, Malheiros, 2006, p.708 e 712).

Quando o Poder Legislativo administra, editando leis que equivalem - na prática - a verdadeiros atos de administração, há violação da harmonia e da independência que deve existir entre os Poderes estatais. Em outros termos, na prática, se cabe ao Poder Executivo, fixar o preço por decreto, cabe a ele por lei também - não ao Legislativo - modificar o valor ou isentar quanto ao pagamento e estabelecer a forma de isso acontecer.

O Supremo Tribunal Federal — STF e o Superior Tribunal de Justiça — STJ têm vasto entendimento jurisprudencial consolidado de sentido de que pertence à Chefia do Poder Executivo a iniciativa de leis que disponham sobre serviços públicos e que disponham sobre a fixação de tarifas deles.

Relembra-se ainda o seguinte excerto do [Parecer nº 327/2009](#) da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa - CCJ quando analisou o [Projeto de Lei nº 778/2007](#):

O projeto não pode prosperar, como será demonstrado.

Com efeito, ao isentar do pagamento de tarifa, a propositura

interfere na organização administrativa relativamente ao serviço de transporte coletivo [público] municipal, cuja gestão incumbe à Prefeitura, nos termos do art. 172 da Lei Orgânica deste Município.

Registre-se que o art. 175, inciso XI, da nossa Lei Orgânica prevê que a regulamentação do sistema de transporte coletivo contemplará as regras de tarifação e as formas de subsídios, sendo que referida regulamentação incumbe ao Poder Executivo, por determinação expressa do art. 178 do citado diploma legal, transcrito:

Art. 178. As tarifas dos serviços públicos de transporte são de competência exclusiva do Município, e deverão ser fixadas pelo Executivo, de conformidade com o disposto no art. 7º, inciso III desta Lei.

Neste ponto, oportuna a menção aos ensinamentos de Edgard Neves da Silva:

Resumindo, é função típica e privativa do Poder Executivo, gerir os negócios públicos e, em especial, executar os serviços públicos colocados à disposição dos indivíduos, e obras, até porque o Estado, lato sensu, pode ser considerado um grande prestador de serviços. [...] Por este peculiar regime, pode-se afirmar que a fixação da tarifa será de privativa competência do Poder Executivo Municipal, que o deverá fazer com base em uma política própria, embasada na utilidade do serviço para a população, na figura do usuário, mormente no pertinente à sua capacidade econômica e na figura do prestador, em especial, quando o serviço é oferecido de forma indireta, descentralizada, que por ser uma empresa privada demanda um retorno remuneratório, contendo a indenização do custo e o lucro.

Sendo competência do Executivo fixar as tarifas dos serviços públicos de transporte, certo é que também será do Executivo a competência para isentar do pagamento dessa tarifa.

Por outro lado, a Lei 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, posterior ao diploma legal que se pretende alterar, estabelece, em seu artigo 27, § 4º, que “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”. Nesse sentido, a medida também padece de ilegalidade ao não indicar as exigidas fontes.

Ademais, a matéria ainda está sujeita a discussão quanto à violação ao disposto no § 10 do art. 73 da [Lei Federal nº 9.504/1997](#) (Lei Eleitoral), o qual veda a concessão de benefícios por parte da Administração Pública em ano eleitoral que não estivessem já em execução no ano anterior ao do pleito. Vide também as [razões de veto ao](#)

[Projeto de Lei nº 13/2017.](#)

Nesse sentido é a [decisão](#) do Tribunal Superior Eleitoral — TSE em resposta à Consulta nº 153169/DF:

Respondo à consulta consignando não só a impossibilidade e implemento de benefício tributário previsto em lei no ano das eleições como também de encaminhamento de lei com essa finalidade em tal período, o qual veda a concessão de benefícios por parte da Administração Pública em ano eleitoral que não estivessem já em execução no ano anterior ao do pleito.

No mais, decorre do § 10 em análise que, no ano relativo ao pleito, fica proibida a distribuição gratuita de bens, valores ou benefícios por parte da Administração Pública. Esta última, evidentemente, atua tendo em conta o princípio da legalidade estrita. Ao administrador público somente é dado fazer o que autorizado em lei, enquanto o particular encontra obstáculo quando existente disciplina proibitiva.

Pois bem, a interpretação teleológica do preceito revela a impossibilidade de a máquina administrativa ser manipulada com vistas a conquistar simpatizantes a certa candidatura. De início, benefícios concernentes à dívida ativa do Município não podem, ainda que previstos em lei, ser implementados no ano das eleições. O mesmo se diga, no citado período, quanto à iniciativa de projeto de lei objetivando tal fim.

Repita-se que o dispositivo legal referido visa a evitar o uso da máquina no que apresenta, sem dúvida alguma, efeitos nefastos em relação ao equilíbrio que deve prevalecer na disputa eleitoral.

Respondo à consulta consignando não só a impossibilidade de implemento de benefício tributário previsto em lei no ano das eleições como também de encaminhamento de lei com essa finalidade em tal período.

Embora, nesse caso, o TSE tenha tratado de benefício tributário, impende reconhecer que, por analogia, qualquer outro benefício por parte da Administração Pública que já não estivesse em andamento no ano anterior ao das eleições também estaria vetado pela legislação eleitoral, bem como a deflagração, tramitação ou sanção de projeto de lei com essa mesma intenção.

Noutro [acórdão](#), em Agravo Regimental de Recurso Especial nº 36026, o TSE posicionou-se no seguinte sentido:

AGRAVO REGIMENTAL. RECURSO ESPECIAL. CONDUTA VEDADA. DISTRIBUIÇÃO DE BENS, VALORES E BENEFÍCIOS EM PERÍODO VEDADO. RESSALVA DO ART. 73, § 10, DA LEI Nº 9.504/97. AUTORIZAÇÃO EM LEI E EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA NO EXERCÍCIO ANTERIOR. REQUISITOS. MULTA. RAZOABILIDADE. AGRAVOS PARCIALMENTE PROVIDOS.

1. A instituição de programa social mediante decreto, ou por meio de lei, mas sem execução orçamentária no ano anterior ao ano eleitoral não atende à ressalva prevista no art. 73, § 10, da Lei nº 9.504/97.
2. Para a configuração da conduta vedada do art. 73, § 10, da Lei no 9.504/97 não é preciso demonstrar caráter eleitoreiro ou promoção pessoal do agente público, bastando a prática do ato ilícito. Precedente.
3. Em atenção ao princípio da proporcionalidade e da razoabilidade, deve ser reduzido o quantum da multa aplicada.
4. Agravos regimentais parcialmente providos apenas para reduzir o valor da multa de cem mil para dez mil UFIRs.

Soma-se a isso que o [Manual Técnico de Elaboração Legislativa da Câmara Municipal de São Paulo](#), apresentado e disponibilizado pela Procuradoria da Câmara Municipal de São Paulo na versão atualizada para a Legislatura de 2025-2028, serve como uma ferramenta de apoio técnico para a atuação parlamentar, reunindo modelos de proposições e orientações baseadas na [Lei Complementar nº 95/1998](#) e no [Regimento Interno](#) daquela Casa. O manual é explícito ao afirmar que temas que envolvem a organização administrativa, a política tarifária de serviços públicos e a gestão de órgãos do Poder Executivo são de iniciativa da Prefeitura.

No que se refere à legística, o projeto apresenta significativas falhas estruturais à luz da técnica legislativa. Entre outras falhas, a proposta de criar gratuidade sem a indicação da contrapartida orçamentária viola a [Lei Complementar nº 101/2000](#) (Lei de Responsabilidade Fiscal). Além disso, o art. 2º incorre em erro técnico ao afirmar que a lei “integrará a Secretaria”, confundindo norma com estrutura administrativa, quando o correto seria apenas atribuir competências aos órgãos ali mencionados. Porém, a iniciativa de Projetos de Lei que versem sobre organização administrativa também é de competência privativa do Poder Executivo, por força do inciso IV do § 2º do art. 37 da [Lei Orgânica do Município - LOM](#), mais um motivo para oposição de veto pelo Sr. Prefeito.

É importante observar que a ideia material subjacente ao PL — ampliar o período de integração tarifária e instituir gratuidades — pode ser relevante do ponto de vista de política pública. No entanto, a proposição deve ser iniciativa do Sr. Prefeito, se assim for eventualmente do interesse do Poder Executivo, acompanhada de estudos tarifários e financeiros, além de mecanismos adequados de compatibilização dos subsídios com o orçamento público municipal.

Considerando a legislação vigente, o reiterado teor dos prévios posicionamentos da Assessoria Técnico-Legislativa — PREF/CASA CIVIL/ATL III e o conteúdo [Manual Técnico de Elaboração Legislativa da Câmara Municipal de São Paulo](#), que explica didaticamente que há entendimento jurisprudencial do TJSP de que contém vício de iniciativa o projeto proposto que verse sobre questões relativas à política tarifária de serviços públicos, esta Assessoria Técnico-Jurídica — DP/SJU/ATJ sugere que a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte — SMT requeira que a ATL deixe, no futuro, de lhe encaminhar pedidos de subsídios a respeito de PLs que envolvam essa mesma temática.

Ante todo o exposto, esta Assessoria Técnico-Jurídica — DP/SJU/ATJ entende ser **juridicamente cabível a oposição de veto total ao Projeto de Lei nº 693/2023** com fundamento no *caput* e no § 1º do art. 42 da [Lei Orgânica do Município de São Paulo - LOM](#), não havendo viabilidade jurídica para que sejam apresentadas sugestões redacionais para um substitutivo, já que a propositura encontra-se:

- eivada de vício de iniciativa, o qual leva à inconstitucionalidade do PL; e
- em desconformidade com:
 - a [Lei Complementar nº 95/1998](#), considerando a técnica legislativa; e
 - com a [Lei Complementar nº 101/2000](#), por falta de indicação do orçamento hábil a cobrir os subsídios;
 - com a [Lei Federal nº 9.504/1997](#), em razão de haver jurisprudência do TSE que vede a tramitação de proposições que versem sobre a distribuição gratuita de bens, valores ou benefícios por parte da Administração Pública em ano eleitoral.

Nos termos da NP AD.SM.04 os autos encontram-se aptos a regular encaminhamento à Pasta interessada, a qual poderá concordar ou não com os argumentos jurídicos aqui trazidos.



André Luiz Halley Silva Rodrigues
Assessor(a) VII

Em 09/04/2026, às 09:33.



Lúcia Helena Rodrigues Capela
Responsável pela Assessoria

Em 15/04/2026, às 17:08.



Caio Augusto de Moraes Forjaz
Superintendente Jurídico

Em 15/04/2026, às 18:06.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **153921837** e o código CRC **08D38779**.

Referência: Processo nº 6010.2026/0000586-0

SEI nº 153921837



PREFEITURA DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE ASSESSORIA JURÍDICA

Rua Boa Vista, 128 / 136 - Bairro Centro - São Paulo/SP
Telefone: (11) 3293-2700

PROCESSO 6010.2026/0000586-0

Informação SMT/AJ Nº 154969727

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo

ASSUNTO: Projeto de Lei nº 693/2023, de autoria do Legislativo, que "Institui, no Município de São Paulo, a necessidade de majoração do período de utilização do bilhete único para pagamento de tarifas no Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo, já existente nos dias úteis, bem como alterar aos domingos e feriados, passando estes a serem períodos de gratuidade, dando outras providências." **Pedido de subsídios.**

SMT/GAB

Sr. Secretário

A Assessoria Técnico-Legislativa III (PREF/CASA CIVIL/ATL III) encaminha pedido de subsídios sobre o Projeto de Lei em referência (153606484).

Consultada, a SPTrans prestou os devidos esclarecimentos, sintetizados na manifestação de sua área jurídica (153921837). Em suma, estimou-se o impacto orçamentário e exarou-se opinião contrária à propositura.

No que se refere ao aspecto jurídico da proposta, aderimos à manifestação da área jurídica da SPTrans, mais especificamente no que se refere à inconstitucionalidade formal por vício de iniciativa, uma vez que o PL se imiscui na política tarifária do serviço público concedido, aspecto esse que, a nosso ver, é reservado ao Poder Executivo.

Submetemos o feito à sua apreciação.



CÉSAR SANTOS BORLINA
Chefe de Assessoria Jurídica
Em 17/04/2026, às 17:17.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **154969727** e o código CRC **064AB265**.



Encaminhamento SMT/AJ Nº 154973472

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **154973472** e o código CRC **06C253C7**.