

NOVA REDAÇÃO PARA O ARTIGO 50 DA LEI 14.933/09 e PL 300/17

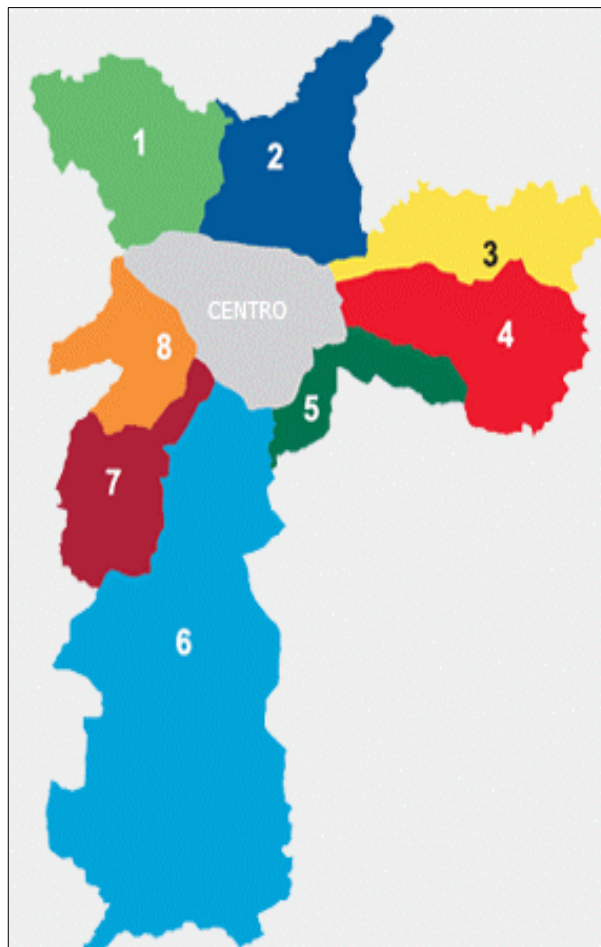
AUDIÊNCIA PÚBLICA

Agosto de 2017



EMPRESAS E ÁREAS OPERACIONAIS

CONCESSIONÁRIAS		
ÁREA	CONSÓRCIO	EMPRESAS
1	Bandeirantes	Santa Brígida
		Gato Preto
2	Sambaiba	Sambaiba
3	Plus	VIP
		Expandir
4	Ambiental	Ambiental
	Express	Express
5	Via Sul	Via Sul
6	Unisul	Cidade Dutra
		MobiBrasil
		Tupi
7	Consórcio 7	Campo Belo
		VIP
		Transkuba
		Gatusa
8	Sudoeste	Transpass
		Gato Preto



PERMISSIONÁRIAS	
ÁREA	EMPRESAS
1	Norte Bus e Spencer
2	Norte Bus e Spencer
3	Transunião
3.1	Qualibus
4	Pêssego
4.1	Allibus
5	Move e Imperial
6	Transwolf
6.1	A2 Transportes
7	Transwolf
8	Transcap
8.1	Alfa Rodobus

PRINCIPAIS NÚMEROS

- ✓ EMPRESAS = 15 Concessionárias e 12 Permissionárias
- ✓ FROTA PATRIMONIAL = 14.957 ônibus
- ✓ LINHAS = 1.280 (Base + Atendimentos + Bifurcações)
- ✓ INTEGRAÇÃO = 29 Terminais
- ✓ PARTIDAS POR DIA = 200 mil
- ✓ NÚMERO DE USUÁRIOS POR DIA = 6 milhões
- ✓ VIAGENS (PASSAGEIROS) REALIZADAS POR DIA = 10 milhões
- ✓ QUILOMETRAGEM POR MÊS: 80 milhões de km rodados
- ✓ CONSUMO DE ÓLEO DIESEL POR MÊS = 37,5 milhões de litros
- ✓ **CUSTO DA OPERAÇÃO POR ANO = R\$ 8,0 bilhões**
- ✓ **ARRECADAÇÃO POR ANO = R\$ 5,0 bilhões**
- ✓ **SUBSÍDIO ANUAL (AOS PASSAGEIROS) = R\$ 3,0 bilhões**

FROTA E TIPO DE VEÍCULOS

COMPOSIÇÃO DA FROTA PATRIMONIAL

TIPO DE CONTRATO	TIPO DE VEÍCULO	QUANTIDADE
CONCESSÃO	Padron (12 m)	3.353
	Básico	2.164
	Articulado (18 m)	1.299
	Superarticulado (23 m)	1.029
	Vans (Atende)	388
	Padron (15 m)	304
	Biarticulado (27 m)	207
	Trólebus	201
	Midi Ônibus	44
	Micro Ônibus	38
	Híbrido	3
TOTAL	9.030	
PERMISSÃO	Micro Ônibus	3.363
	Midi Ônibus	1.727
	Básico	814
	Vans (Atende)	19
	TOTAL	5.927
FROTA DO SISTEMA DE ÔNIBUS		14.957

CUSTO DE OPERAÇÃO DA FROTA

CUSTOS	%
Custos Fixos	55,60
Pessoal (Salários, Encargos e Benefícios)	48,00
Depreciação (Veículos, Equipamentos e Instalações)	7,60
Custos Variáveis	26,70
Combustíveis e Lubrificantes	18,10
Rodagem (Pneu e Racapagem)	1,60
Peças e Acessórios (Manutenção)	7,00
Outros Custos	17,70
Despesas Administrativas	7,10
Tributos	5,00
Lucro Líquido	5,60
TOTAL	100,00

FONTE: Planilha Tarifária do Sistema

FROTA REGISTRADA EM SÃO PAULO

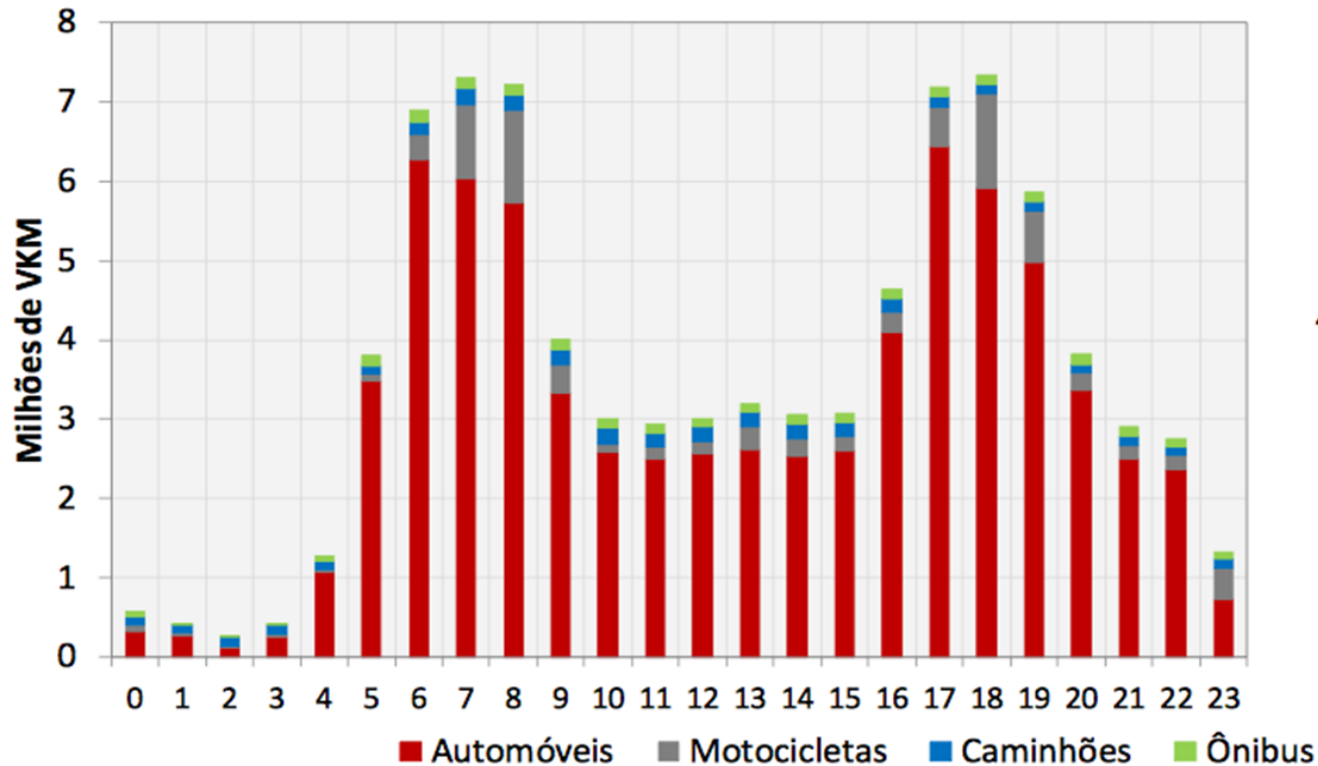
TIPO DE VEÍCULO	ESTADO	RMSP	CIDADE	% CIDADE
Automóveis	18.156.962	7.879.709	5.985.015	70,53%
Ciclomotores e Motocicletas	5.518.702	2.394.991	1.139.624	13,43%
Micro-ônibus e Camionetes	3.343.698	1.451.089	1.051.683	12,39%
Caminhão	865.018	375.398	165.765	1,95%
Reboques	561.319	243.600	89.009	1,05%
Ônibus	161.697	70.173	46.892	0,55%
Outros(*)	124.019	53.821	7.484	0,09%
TOTAL	28.731.415	12.468.782	8.485.472	100,00%

Frota da RMSP obtida por extrapolação

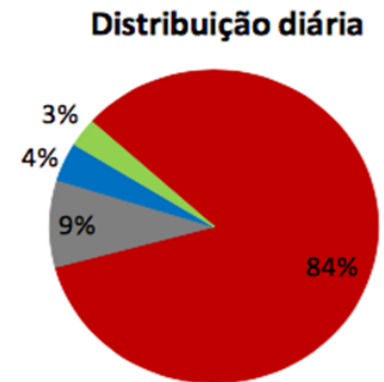
Outros (*) = Tratores, Plataformas, etc

FONTE: DETRAN - Junho 2017

QUILOMETRAGEM DIÁRIA POR TIPO



Fonte: IEMA 2015



EMISSÃO DE MATERIAL PARTICULADO

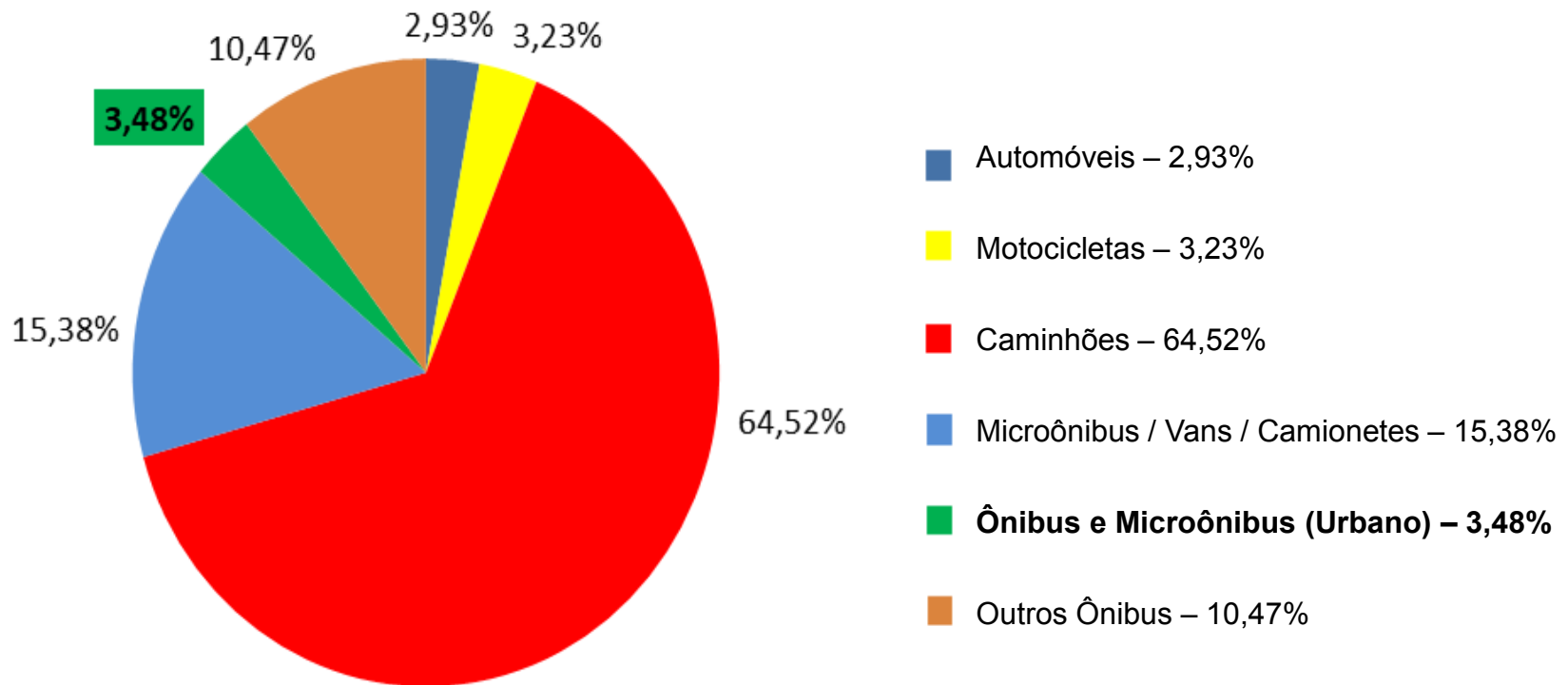
TIPO DE VEÍCULO	CIDADE DE SÃO PAULO	PORCENTAGEM DA FROTA	EMISSÃO ANUAL (Toneladas)	PORCENTAGEM EMISSÃO
Automóveis	5.985.015	71,34%	98	2,93%
Motocicletas	1.139.624	13,58%	108	3,23%
Caminhões de Serviço	5.000	0,06%	65	1,95%
Caminhões Entrega (VUC)	20.000	0,24%	261	7,78%
Outros Caminhões	140.765	1,68%	1.834	54,79%
Micro-ônibus e Camionetes	1.032.827	12,31%	507	15,14%
Vans Escolares	15.300	0,18%	8	0,22%
Micro-ônibus Urbano	3.363	0,04%	2	0,05%
Ônibus Urbano	11.594	0,14%	115	3,43%
Ônibus Intermunicipal	4.599	0,05%	46	1,36%
Ônibus Fretamento	10.000	0,12%	99	2,96%
Outros Ônibus	20.892	0,25%	207	6,18%
TOTAL	8.388.979	100,00%	3.348	100,00%

OBS1: Foram excluídos "reboques" e "tratores"

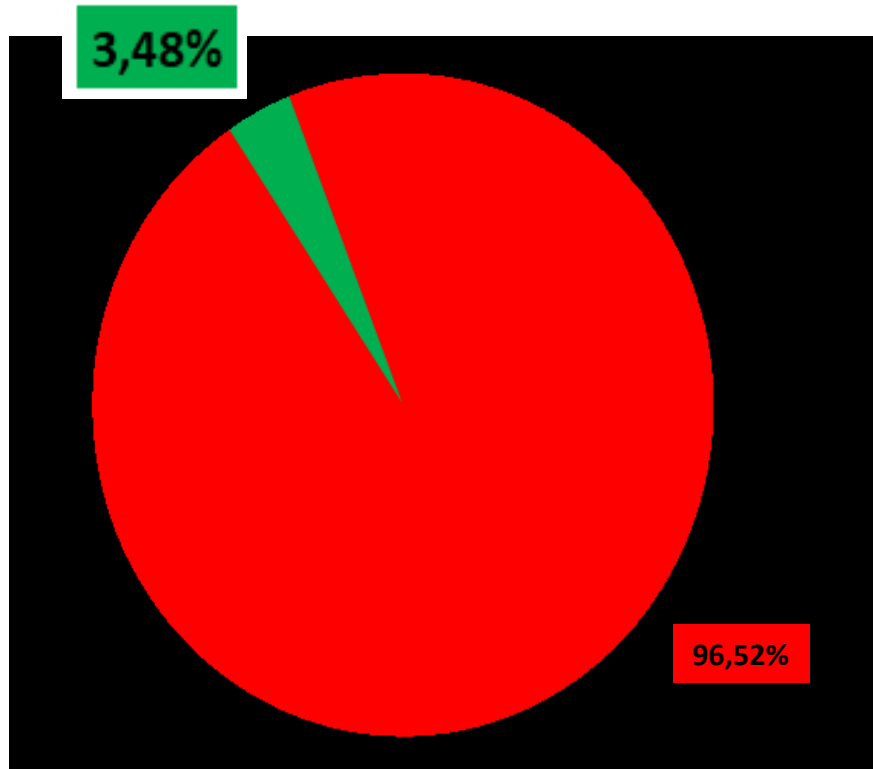
OBS2: Caminhões de Serviço = Lixo/Gás/Concessionárias

FONTE: DETRAN/CET/DTP/SISCOR/L'Avis Eco-Service

EMISSÃO DE MP POR TIPO DE VEÍCULO



EMISSÃO DE MP POR TIPO DE VEÍCULO



- Ônibus e Microônibus (Urbano) – 3,48%
- Outros – 96,52% (Automóveis, motocicletas, caminhões, vans, microônibus, caminhonetes e outros ônibus)

EMISSÃO DE GÁS CARBÔNICO (CO₂)

TIPO DE VEÍCULO	CIDADE DE SÃO PAULO	PORCENTAGEM DA FROTA	EMISSÃO ANUAL (Toneladas)	PORCENTAGEM EMISSÃO
Automóveis	5.985.015	71,34%	11.258.666	23,16%
Motocicletas	1.139.624	13,58%	797.874	1,64%
Caminhões de Serviço	5.000	0,06%	244.822	0,50%
Caminhões Entrega (VUC)	20.000	0,24%	979.289	2,01%
Outros Caminhões	140.765	1,68%	6.892.482	14,18%
Micro-ônibus e Camionetes	1.032.827	12,31%	26.211.392	53,92%
Vans Escolares	15.300	0,18%	388.288	0,80%
Micro-ônibus Urbano	3.363	0,04%	85.347	0,18%
Ônibus Urbano	11.594	0,14%	431.279	0,89%
Ônibus Intermunicipal	4.599	0,05%	171.076	0,35%
Ônibus Fretamento	10.000	0,12%	371.985	0,77%
Outros Ônibus	20.892	0,25%	777.151	1,60%
TOTAL	8.388.979	100,00%	48.609.652	100,00%

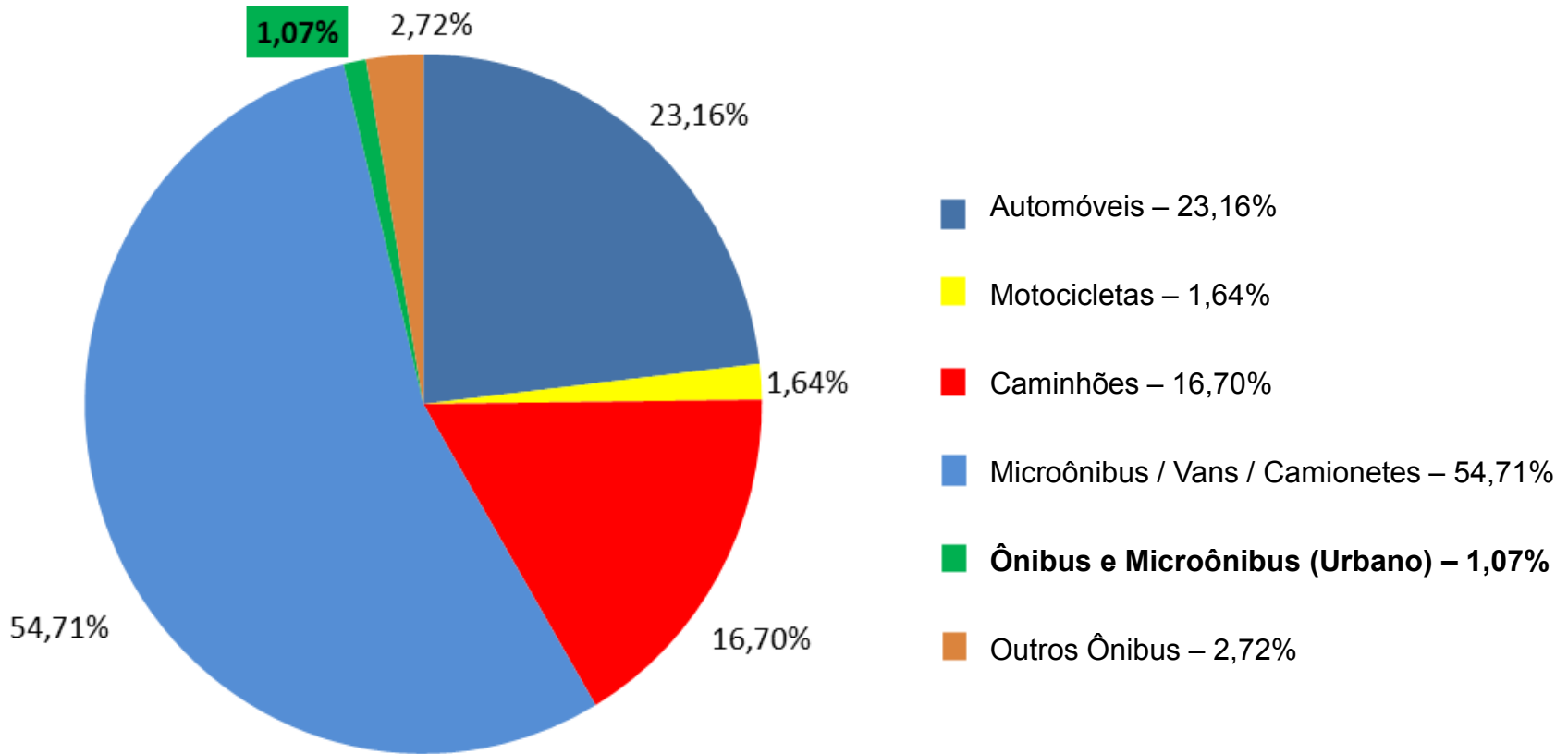
OBS: Foram excluídos "reboques" e "tratores" da frota total.

OBS1: Foram excluídos "reboques" e "tratores"

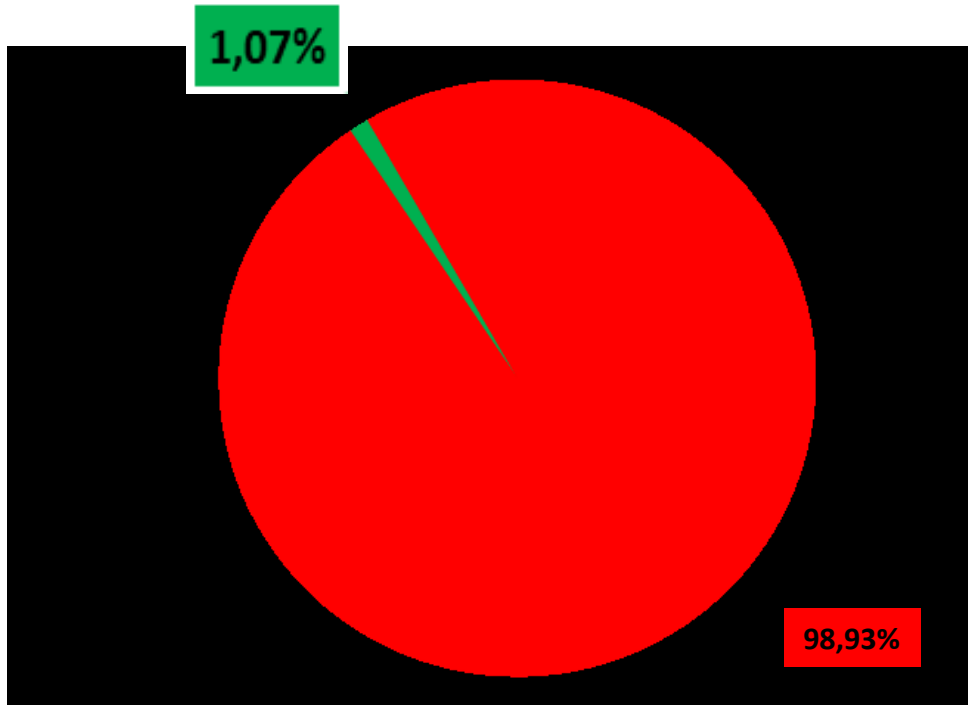
OBS2: Caminhões de Serviço = Lixo/Gás/Concessionárias

FONTE: DETRAN/CET/DTP/SISCOR/L'Avis Eco-Service

EMISSÃO DE CO₂ POR TIPO DE VEÍCULO



EMISSÃO DE CO₂ POR TIPO DE VEÍCULO



- Ônibus e Microônibus (Urbano) – 1,07%
- Outros – 98,93% (Automóveis, motocicletas, caminhões, vans, microônibus, caminhonetes e outros ônibus)

EMISSÃO DE ÓXIDOS DE NITROGÊNIO (NO_x)

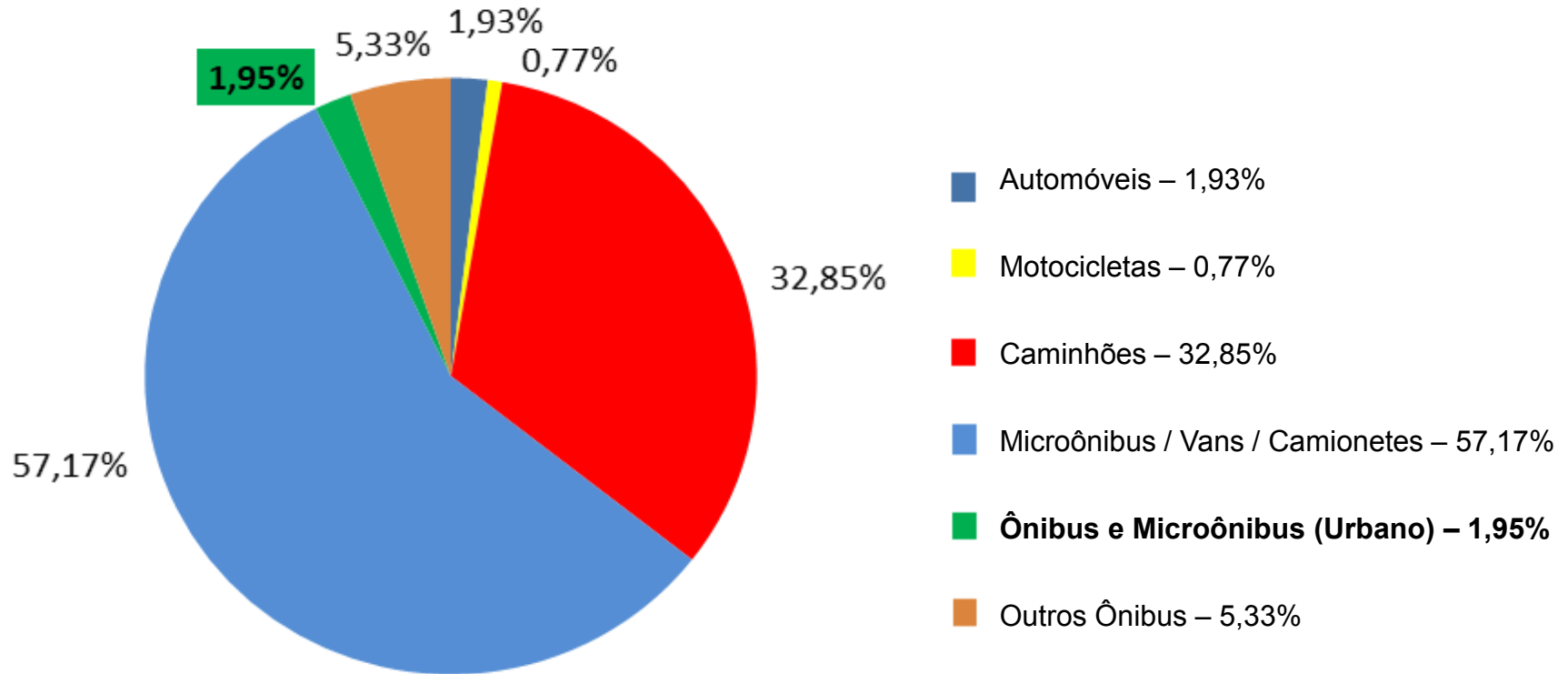
TIPO DE VEÍCULO	CIDADE DE SÃO PAULO	PORCENTAGEM DA FROTA	EMISSÃO ANUAL (Toneladas)	PORCENTAGEM EMISSÃO
Automóveis	5.985.015	71,34%	4.014	1,93%
Motocicletas	1.139.624	13,58%	1.596	0,77%
Caminhões de Serviço	5.000	0,06%	2.059	0,99%
Caminhões Entrega (VUC)	20.000	0,24%	8.237	3,96%
Outros Caminhões	140.765	1,68%	57.973	27,90%
Micro-ônibus e Camionetes	1.032.827	12,31%	117.098	56,34%
Vans Escolares	15.300	0,18%	1.735	0,83%
Micro-ônibus Urbano	3.363	0,04%	381	0,18%
Ônibus Urbano	11.594	0,14%	3.628	1,75%
Ônibus Intermunicipal	4.599	0,05%	1.439	0,69%
Ônibus Fretamento	10.000	0,12%	3.129	1,51%
Outros Ônibus	20.892	0,25%	6.537	3,15%
TOTAL	8.388.979	100,00%	207.825	100,00%

OBS1: Foram excluídos "reboques" e "tratores"

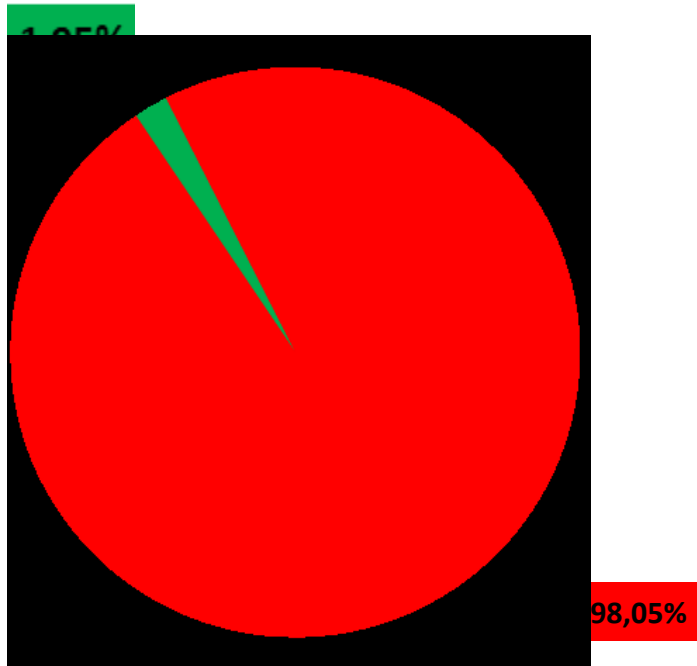
OBS2: Caminhões de Serviço = Lixo/Gás/Concessionárias

FONTE: DETRAN/CET/DTP/SISCOR/L'Avis Eco-Service

EMISSÃO DE NO_x POR TIPO DE VEÍCULO



EMISSÃO DE NO_x POR TIPO DE VEÍCULO



- Ônibus e Microônibus (Urbano) – 1,95%
- Outros – 98,05% (Automóveis, motocicletas, caminhões, vans, microônibus, caminhonetes e outros ônibus)

COMPARATIVO DE EMISSÕES

CATEGORIAS DE VEÍCULOS	MP	CO ₂	NO _x
Automóveis	2,93%	23,16%	1,93%
Motocicletas	3,23%	1,64%	0,77%
Caminhões	64,52%	16,70%	32,85%
Microônibus / Vans / Camionetes	15,38%	54,71%	57,17%
Ônibus e Microônibus (Urbanos)	3,48%	1,07%	1,95%
Outros Ônibus	10,47%	2,72%	5,33%

COMPARATIVO DE EMISSÕES

CATEGORIAS DE VEÍCULOS	MP	CO₂	NOx
Ônibus e Microônibus (Urbanos)	3,48%	1,07%	1,95%
Outros Veículos	96,52%	98,93%	98,05%

COMPARATIVO DE EMISSÕES

Equivalência de emissões: uma frota de 15.000 ônibus P7 (Euro 5) emite a mesma quantidade de MP que 500 caminhões PROCONVE P2

Frota de Ônibus Teórica 15.000

FASE DO PROCONVE	EURO	Nox g/kwh	Caminhões equivalentes	MP g/kwh	Vigencia	Caminhões equivalentes	TEOR DE ENXOFRE
P1	SEM ESP.	18,00	1.667	1,00	1989 a 1993	300	3.000 a 10.000
P2	EURO 0	14,40	2.083	0,60	1994 a 1995	500	3.000 a 10.000
P3	EURO 1	9,00	3.333	0,40	1996 a 1999	750	3.000 a 10.000
P4	EURO 2	7,00	4.286	0,15	2000 a 2005	2.000	3.000 a 10.000
P5	EURO 3	5,00	6.000	0,10	2006 a 2008	3.000	500 a 2.000
P7	EURO 5	2,00	15.000	0,02	2012	15.000	10

Será necessário um controle dos caminhões que circulam em São Paulo, ou estamos onerando a frota de ônibus sem que se atinja uma melhora da qualidade do ar na cidade.

RESUMO ANALÍTICO SOBRE A SITUAÇÃO DA FROTA

TIPO DE VEÍCULO	FROTA	COMENTÁRIOS
Automóveis	5.985.015	Representam mais de 70% da frota circulante, com quase todos os motores do ciclo OTTO. É responsável pela emissão de cerca de 23% do CO ₂ . Desde o encerramento do contrato com a CONTROLAR, esses veículos não passam por nenhum tipo de inspeção ambiental.
Motocicletas	1.139.624	Representam mais de 13,6% da frota circulante, com todos os motores do ciclo OTTO. Também, desde o encerramento do contrato com a CONTROLAR, não fazem nenhum tipo de inspeção ambiental.
Microônibus/Vans/ Camionetes	1.048.127	Representam mais de 12,5% da frota circulante, com a maioria dos motores do ciclo DIESEL. São responsáveis pela emissão de cerca de 54% de CO ₂ , 57% de NOx e 15% de MP. Também, desde o encerramento do contrato com a CONTROLAR, não fazem nenhum tipo de inspeção ambiental.
Caminhões	165.765	Representam apenas 2% da frota registrada, operam praticamente todos no ciclo DIESEL; porém, são responsáveis pela emissão de cerca de 64,5% do Material Particulado, de 33% do NOx e de 16,7% das emissões de CO ₂ . Também, desde o encerramento do contrato com a CONTROLAR, não fazem nenhum tipo de inspeção ambiental.
Ônibus e Microônibus (Urbano)	14.957	Representam somente 0,2% da frota registrada, com a maioria dos motores do ciclo DIESEL, sendo metade da frota com tecnologia EURO 3 e a outra metade, usando tecnologia EURO 5. São responsáveis pela emissão de apenas 3,5% de MP, 2% de NOx e cerca de 1% de CO₂. Ao contrário das outras frotas, os veículos utilizados no transporte urbano de passageiros são inspecionados, periodicamente, a cada 6 meses, pelo órgão gestor e, também, são vistoriados pelos técnicos das próprias empresas operadoras e da CETESB.
Outros Ônibus	35.491	Representam cerca de 0,4% da frota registrada, com a maioria dos motores do ciclo DIESEL, tecnologia EURO 2 e EURO 3. São responsáveis pela emissão de cerca de 11% de MP, 5% de NOx e 3% de CO ₂ . Também, desde o encerramento do contrato com a CONTROLAR, não fazem nenhum tipo de inspeção ambiental.

TECNOLOGIA x EMISSÕES

TECNOLOGIA	COMBUSTÍVEL	MOTOR	MATERIAL PARTICULADO	CO ₂	NO _x
DIESEL	Diesel S ₁₀	Ciclo Diesel (Euro V)	0,02 g/km	1,643 g/km	2,69 g/km
BIODIESEL	B ₂₀	Ciclo Diesel (Sem Alteração)	-22%	-15%	+8%
DIESEL (CANA DE AÇUCAR)	AMD ₁₀	Ciclo Diesel (Euro V)	-9%	-9%	-4%
ETANOL	Etanol+Aditivo	Ciclo Diesel (Euro V)	-90%	-95%	-64%
HÍBRIDO	Diesel	Diesel+Elétrico	-50%	-35%	-50%
TROLEBUS	Energia Elétrica	Elétrico	Zero	Zero	Zero
BATERIA	Energia Elétrica	Elétrico	Zero	Zero	Zero

FONTE: SPTTrans/Cetesb/COPPE/L'Avis Eco-Service

CUSTO DA TECNOLOGIA APLICADA

TECNOLOGIA	COMBUSTÍVEL R\$/km	TECNOLOGIA R\$/km	CUSTO ANUAL (bilhões de reais)	ACRÉSCIMO (milhões de reais)	VARIAÇÃO PERCENTUAL
DIESEL	1,24	8,65	7,70	---	---
BIODIESEL (B ₂₀)	1,47	8,85	7,88	R\$ 178	2,31%
GNV	0,89	9,10	8,10	R\$ 401	5,20%
BATERIA	0,24	9,52	8,46	R\$ 770	9,99%
HÍBRIDO	0,81	9,80	8,72	R\$ 1.024	13,29%
TROLEBUS (Inclui Redes e Subestações)	1,15	9,95	8,86	R\$ 1.157	15,03%
DIESEL CANA DE AÇUCAR (10%)	1,81	10,05	8,95	R\$ 1.246	16,18%
ETANOL ADITIVADO	1,81	12,10	10,77	R\$ 3.071	39,88%

OBS: Quilometragem Anual do Sistema = 890 milhões de km

FONTE: SPTrans/COPPE/L'Avis Eco-Service

VALOR DA TARIFA x TECNOLOGIA

TECNOLOGIA	TECNOLOGIA R\$/km	CUSTO ANUAL (bilhões de reais)	CUSTO POR PASSAGEIRO	SUBSÍDIO ATUAL	TARIFA DE UTILIZAÇÃO
DIESEL	8,65	7,70	R\$ 5,92	R\$ 2,12	R\$ 3,80
BIODIESEL (B ₂₀)	8,85	7,88	R\$ 6,06	R\$ 2,12	R\$ 3,94
GNV	9,10	8,10	R\$ 6,23	R\$ 2,12	R\$ 4,11
BATERIA	9,52	8,47	R\$ 6,51	R\$ 2,12	R\$ 4,39
HÍBRIDO	9,80	8,72	R\$ 6,71	R\$ 2,12	R\$ 4,59
TROLEBUS (Com Infraestrutura)	9,95	8,86	R\$ 6,81	R\$ 2,12	R\$ 4,69
DIESEL CANA DE AÇUCAR (10%)	10,05	8,95	R\$ 6,88	R\$ 2,12	R\$ 4,76
ETANOL ADITIVADO	12,10	10,77	R\$ 8,28	R\$ 2,12	R\$ 6,16

OBS₁: Passageiros transportados por ano = 2,9 bilhões

OBS₂: Passageiros Equivalentes (Pagantes) Anual = 1,3 bilhão

FONTE: SPTtrans/COPPE/L'Avis Eco-Service

MELHOR ABORDAGEM TÉCNICA

Controle da
QUALIDADE

Controle da
QUANTIDADE

Combustível



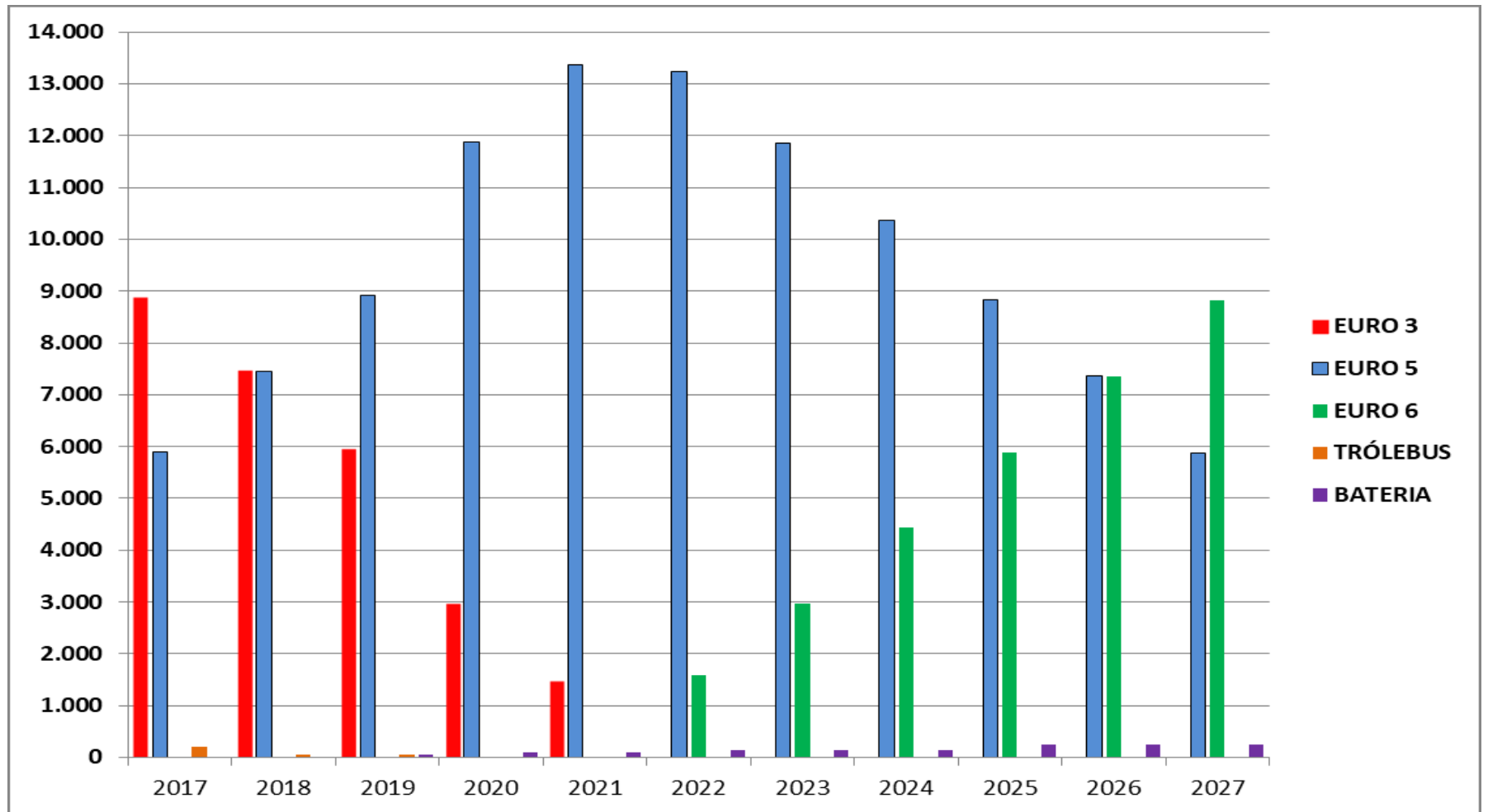
Emissões

CRONOGRAMA DE IMPLANTAÇÃO (ILUSTRATIVO)

FROTA X ANO		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
DIESEL	EURO 3	8.854	7.454	5.943	2.971	1.486	0	0	0	0	0	0
	EURO 5	5.903	7.453	8.914	11.886	13.371	13.226	11.846	10.365	8.824	7.354	5.883
	EURO 6	0	0	0	0	0	1.581	2.961	4.442	5.883	7.353	8.824
ELÉTRICO	TRÓLEBUS	200	50	50	0	0	0	0	0	0	0	0
	BATERIA	0	0	50	100	100	150	150	150	250	250	250
TOTAL		14.957	14.957	14.957	14.957	14.957	14.957	14.957	14.957	14.957	14.957	14.957

OBS: Utilização plena da rede de trólebus existentes = 150 km de rede aérea e 23 subestações

GRÁFICO DA EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA



IMPACTO ANUAL NAS EMISSÕES

FROTA X ANO		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
DIESEL	EURO 3	0,854	7,454	5,943	2,971	1,486	0	0	0	0	0	0
	EURO 5	5,903	7,453	8,914	11,886	13,371	13,726	11,846	10,365	8,874	7,354	5,883
	EURO 6	0	0	0	0	0	1,581	2,961	4,442	5,883	7,353	8,874
ELÉTRICO	TRÓLEBUS	200	50	50	0	0	0	0	0	0	0	0
	BATERIA	0	0	50	100	100	150	150	150	250	250	250
TOTAL		14.957	14.957	14.957	14.957	14.957	14.957	14.957	14.957	14.957	14.957	14.957

OBS: Utilização plena da rede de trólebus existentes = 150 km de rede aérea e 23 subestações

EMISSIONES X ANO (Em Toneladas)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	REDUÇÃO
MP	92	83	73	53	43	29	28	26	24	22	20	78%
NO _x	6.013	5.671	5.173	4.211	3.732	2.895	2.666	2.394	2.105	1.827	1.550	74%
CO ₂	1.094.428	1.105.720	1.005.767	1.001.211	992.616	984.020	975.425	958.235	923.852	898.067	872.280	20%

DIRETRIZES GERAIS PARA O NOVO PL

1) Ampliação do escopo básico:

- ✓ Metas de redução de gases do efeito estufa
- ✓ Inclusão de frota de coleta de lixo

2) Aspectos a serem incluídos no Art. 50:

- ✓ Tratamento para as emissões relevantes
- ✓ Propor legislação com tecnologia neutra

3) Estratégias para a adoção de melhores alternativas:

- ✓ Gradualidade na adoção de tecnologias
- ✓ Tratamento diferenciado para o trólebus
- ✓ Intervenções ambientais extraordinárias
- ✓ Metas fixas inadiáveis (Possibilidade de aceleração das metas)

DIRETRIZES GERAIS PARA O NOVO PL

4) Acompanhamento do programa de substituição da frota:

- ✓ Criação de comitê permanente
- ✓ Financiamento de custos incrementais

5) Inclusão de um pacote de medidas compensatórias:

- ✓ Antecipação da tecnologia EURO 6
- ✓ Direção Econômica e proibição do uso de “marcha lenta”
- ✓ Relatório anual de emissões
- ✓ Otimização do sistema de transporte coletivo
- ✓ Uso de combustíveis alternativos
- ✓ Redução de partículas cancerígenas

VERSÃO FINAL PARA O SUBSTITUTIVO PL 300/17

Art. 1º O artigo 50 da Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 50. A partir da data de publicação desta lei, os operadores dos serviços de transporte coletivo por ônibus, integrantes do Sistema de Transporte Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, bem como as empresas que prestam serviços de coleta de lixo no Município de São Paulo, deverão promover a redução progressiva das emissões de dióxido de carbono (CO₂) de origem fóssil, e de poluentes tóxicos emitidos na operação de suas respectivas frotas, por meio da utilização gradual de combustíveis e tecnologias mais limpas e sustentáveis.

Parágrafo 1º. As reduções do CO₂ de origem fóssil mencionadas no *caput* referem-se exclusivamente às emissões no uso final dos insumos energéticos.

Parágrafo 2o. A escolha dos combustíveis e fontes de energia alternativas deve ser feita sempre mediante aconselhamento das autoridades técnicas municipais, à luz de informação científica consistente, que indique a possibilidade de maximização das reduções das emissões de origem fóssil em todo ciclo de vida do combustível/energia a ser utilizado, dentro de custos aceitáveis.

Parágrafo 3o. O processo de substituição por veículos e tecnologias mais limpas dar-se-á de modo gradual, e ocorrerá naturalmente no momento da substituição dos lotes de veículos mais velhos que são retirados da frota, conforme as regras contratuais de idade máxima permitida dos veículos.

Parágrafo 4o. O processo de substituição de frota por insumos energéticos e tecnologias mais limpas deve priorizar a expansão da frota de trólebus, com unidades novas equipadas com bancos de baterias, no mínimo, até que a atual rede de distribuição de energia não fique com capacidade ociosa.

VERSÃO FINAL PARA O SUBSTITUTIVO PL 300/17

Parágrafo 5o. O Poder Concedente poderá, a qualquer tempo, mediante negociações extracontratuais com os operadores das frotas e desde que garantam o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, solicitar intervenções ambientais extraordinárias, na totalidade ou em parcelas específicas da frota, de modo a atender demandas específicas e/ou novas exigências legais de redução de emissões e melhoria ambiental, na cidade como um todo, ou em determinados corredores e áreas sensíveis do Município.

Parágrafo 6o. As escolhas das alternativas de combustíveis e tecnologia serão realizadas no âmbito do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas, instituído pela presente lei no momento de sua promulgação, a qualquer tempo, desde que observado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos firmados pela Administração Pública.

I. As metas intermediárias e finais de redução de emissões estabelecidas nesta lei, serão fixas e inadiáveis, entretanto, havendo conjuntura favorável, poderão ser ajustadas para patamares mais rigorosos, em termos de quantidade de emissões reduzidas e prazos, mediante avaliações objetivas e transparentes a serem realizadas a cada cinco anos, por um Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento de Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas.

II. O Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas será criado e regulamentado pela Administração Municipal, em até 180 dias, após o início da vigência desta lei e será integrado, no mínimo, por representantes das Secretarias de Mobilidade e Transportes, Verde e Meio Ambiente, Obras e Serviços, Fazenda e Relações Internacionais do Município de São Paulo, bem como pelos operadores de transporte coletivo e empresas de coleta de lixo.

III. Os lotes de veículos substitutos de cada operadora devem ser compostos, obrigatoriamente, por unidades novas, dotadas de propulsores e/ou combustíveis de menor impacto poluidor do que os veículos convencionais substituídos, de modo a garantir reduções na emissão de poluentes. Num prazo de, no máximo cinco anos, a partir do início de vigência do contrato de operação do sistema de transporte coletivo e do sistema de coleta de lixo, deverá haver uma redução mínima de 10% (dez por cento) e, num prazo máximo de dez anos, uma redução mínima de 20% (vinte por cento), das emissões totais de dióxido de carbono (CO₂) de origem fóssil, relativamente às emissões totais das frotas, no ano de 2016, para os veículos de cada um dos respectivos sistemas.

VERSÃO FINAL PARA O SUBSTITUTIVO PL 300/17

Parágrafo 5o.

IV. Num prazo máximo de dez anos, também contados do início de vigência do contrato de operação do sistema de transporte coletivo e do sistema de coleta de lixo, deverá haver uma redução, mínima, de 70% (setenta por cento) de material particulado (MP) e de, no mínimo, 60% (sessenta por cento) de óxidos de nitrogênio (NOx), em relação ao total de emissões totais das frotas, no ano de 2016, para os veículos de cada um dos respectivos sistemas.

V. O Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas deverá acompanhar permanentemente a evolução anual da melhoria ambiental das frotas individuais de cada operadora e da frota total do sistema municipal, no sentido de estabelecer, com a necessária antecipação, os arranjos necessários para garantir o efetivo cumprimento das metas intermediárias e finais globais de redução de emissões estabelecidas nesta lei.

VI. A métrica utilizada para os cálculos das emissões deverá ser definida pela Administração Municipal, no contrato de operação do sistema, e publicada em, até, 180 dias, após o início de vigência desta lei, mediante normativa oficial, seguindo os fatores típicos de emissão e os critérios amplamente utilizados e aceitos pelas autoridades ambientais municipais, estaduais e federais.

VII. As empresas operadoras de frotas de transporte coletivo e coleta de lixo deverão desenvolver programas internos de conscientização e treinamento de condutores, além de técnicos de manutenção e operação, e implantar, em até 180 dias, após o início do contrato de operação do sistema, ações devidamente acompanhadas e documentadas pelas empresas e gestores municipais, que levem a reduções do consumo de combustível e emissões de poluentes, e que incluam, no mínimo, programas de direção econômica (direção ecológica) e de eliminação da operação desnecessária em marcha lenta em terminais, pontos de parada prolongada, garagens e situações extremas de congestionamento.

VERSÃO FINAL PARA O SUBSTITUTIVO PL 300/17

Parágrafo 5o.

VIII. As empresas operadoras de transporte coletivo e coleta de lixo deverão apresentar até 31 de março de cada ano de exercício, um relatório anual de emissões da frota sob sua responsabilidade, relativo ao ano anterior, detalhando as quantidades de quilômetros rodados por cada veículo cadastrado no sistema, consumos de combustíveis, o total anual das emissões de cada poluente e gases do efeito estufa, bem como apresentar as medidas de controle já existentes, e a serem implantadas, no sentido da redução adicional do consumo de combustível e das emissões.

Parágrafo 7º. Em havendo avanço técnico por parte dos fabricantes e disponibilidade econômica por parte do Poder Concedente, a fim de garantir o equilíbrio econômico-financeiro de cada uma das avenças, a partir do décimo ano da vigência dos contratos de operação do sistema de transporte coletivo e do sistema de coleta de lixo, deverão ser estabelecidas novas metas para as emissões de Material Particulado, CO2 e NOx, para os veículos de cada um dos respectivos sistemas.

Parágrafo 8o. A previsão das exigências, critérios, metas e prazos para a realização das intervenções ambientais, mencionadas nesta lei, e em seu respectivo regulamento, devem constar de forma clara e inequívoca nos editais e dispositivos contratuais.

Parágrafo 9o. Os custos incrementais de aquisição de veículos e de operação das novas tecnologias, em relação aos custos da tecnologia convencional baseada no uso do diesel de origem fóssil, quando existentes, devem ser claramente identificados e objeto de engenharia financeira específica, de modo a garantir o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

VERSÃO FINAL PARA O SUBSTITUTIVO PL 300/17

Parágrafo 10º. Os eventos de substituição de lotes de veículos por alternativas mais limpas devem ser programados individualmente em cada empresa operadora, ano após ano, em comum acordo com a Administração Municipal, por meio de acompanhamento permanente do Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas, mediante processos individuais, que apresentem com clareza a identificação e caracterização dos lotes substituídos e substitutos, os cronogramas físico-financeiros, os eventuais custos incrementais de investimento inicial, operacionais e uma projeção dos benefícios ambientais, a serem auferidos em termos de redução das emissões de cada poluente especificado nesta lei e do CO2 fóssil.

Parágrafo 11º. A Administração Municipal deve criar e regulamentar, em até 180 dias, da data de publicação desta lei, um Fundo Municipal de Financiamento do Programa de Substituição e Melhoria Ambiental de Frota, cujos gestores atuarão permanentemente na captação de recursos junto aos organismos nacionais e internacionais de fomento de projetos de desenvolvimento limpo e na elaboração das propostas e dos projetos específicos de financiamento dos custos incrementais, para cada iniciativa individual ou coletiva de intervenção ambiental nas frotas.

Parágrafo 12º. A Administração Municipal deve apresentar em um prazo máximo de 18 meses, após o início de vigência desta lei, um estudo dos cenários possíveis de redução de emissões da frota pela melhoria da operação do sistema de transporte coletivo urbano municipal, mediante a implantação de uma rede abrangente de corredores com operação avançada e com prioridade para os veículos que operam em canaletas segregadas, indicando as rotas já previstas nos planos municipais e as rotas possíveis, as diferentes tecnologias dos veículos a serem empregados nos corredores e os benefícios ao meio ambiente em termos de aumento de velocidades e redução do tempo de viagem, da quilometragem total rodada, do consumo energético e das emissões de poluentes tóxicos e gases do efeito estufa.”

VERSÃO FINAL PARA O SUBSTITUTIVO PL 300/17

Art. 2º

A inspeção veicular ambiental para o controle de emissão de gases poluentes deverá ser implementada pela Administração Municipal no prazo de 6 (seis) meses e regulamentada pelo Poder Executivo no prazo de 90 (noventa) dias, ambos contados da data de publicação desta Lei.

Parágrafo 1º. Na hipótese de o Poder Público não dispor dos meios físicos e tecnológicos necessários para a realização da inspeção veicular ambiental prevista no caput do artigo 2º desta Lei deverá pagar multa anual no montante de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por cada unidade veicular não inspecionada, a qual deverá ser recolhida em favor do Fundo Municipal de Financiamento do Programa de Substituição e Melhoria Ambiental de Frota.

Parágrafo 2º. Na hipótese de se passar 1 (um) mês do término do prazo previsto no Parágrafo Primeiro e a Administração Pública permanecer inerte quanto à implementação da inspeção prevista no caput do artigo 2º desta Lei, a multa disposta no Parágrafo Primeiro deverá ser recolhida em dobro nos anos subsequentes.

Art. 3º

Todas as pessoas jurídicas e físicas que mantenham contratos com a Administração Pública Direta e Indireta deverão ter seus veículos, ônibus e automóveis inspecionados para o controle de emissão de gases poluentes sob pena de pagamento de multa anual no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por cada unidade veicular não inspecionada a ser recolhida em favor do Fundo Municipal de Financiamento do Programa de Substituição e Melhoria Ambiental de Frota.

VERSÃO FINAL PARA O SUBSTITUTIVO PL 300/17

Art. 4º

Toda a frota de veículos de carga, independentemente de capacidade e modelo, que abasteçam a Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo (CEAGESP) e outros locais, públicos ou privados, de comercialização de gêneros alimentícios no município de São Paulo deverão passar por inspeção veicular para o controle de emissão de gases poluentes sob pena de pagamento de multa anual no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por cada unidade veicular não inspecionada a ser recolhida em favor do Fundo Municipal de Financiamento do Programa de Substituição e Melhoria Ambiental de Frota.

Parágrafo único. A Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo (CEAGESP) e outros locais, públicos ou privados, de comercialização de gêneros alimentícios no município de São Paulo serão responsáveis subsidiariamente pelo recolhimento da sanção pecuniária descrita no caput do artigo 4º desta Lei quando o proprietário de veículo de carga, independentemente de capacidade e modelo, não realizar a inspeção veicular para o controle de emissão de gases poluentes.

Art. 5º

Toda a frota de veículos de transporte intermunicipal de passageiros, independentemente de capacidade e modelo, que adentrem no município de São Paulo deverão passar por inspeção veicular para o controle de emissão de gases poluentes sob pena de pagamento de multa anual no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por cada unidade veicular não inspecionada a ser recolhida em favor do Fundo Municipal de Financiamento do Programa de Substituição e Melhoria Ambiental de Frota.

VERSÃO FINAL PARA O SUBSTITUTIVO PL 300/17

Art. 6º

As pessoas físicas ou jurídicas de ônibus fretados e que realizem o transporte de passageiros no âmbito do município de São Paulo ou que nele adentrem deverão passar por inspeção veicular para o controle de emissão de gases poluentes sob pena de pagamento de multa anual no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por cada unidade veicular não inspecionada a ser recolhida em favor do Fundo Municipal de Financiamento do Programa de Substituição e Melhoria Ambiental de Frota.

Parágrafo único. Os contratantes, pessoas físicas ou jurídicas, serão responsáveis subsidiariamente pelo recolhimento da sanção pecuniária descrita no caput do artigo 6º desta Lei quando o proprietário de ônibus fretado não realizar a inspeção veicular para o controle de emissão de gases poluentes.

Art. 7º

Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

NOVA REDAÇÃO PARA O ARTIGO 50 DA LEI 14.933/09 e PL 300/17

FIM

Agosto de 2017