



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Milton Leite

**SUBSTITUTIVO Nº _____, DO VEREADOR MILTON LEITE (DEM),
AO PROJETO DE LEI Nº 300/2017 DO VEREADOR MILTON LEITE**

“Dá nova redação ao artigo 50 da Lei 14.933/2009, que dispõe sobre o uso de fontes motrizes de energia menos poluentes e menos geradoras de gases do efeito estufa na frota de transporte coletivo urbano do Município de São Paulo.”

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Milton Leite

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.

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Milton Leite

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.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Milton Leite

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Milton Leite

(direção ecológica) e de eliminação da operação desnecessária em marcha lenta em terminais, pontos de parada prolongada, garagens e situações extremas de congestionamento.

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 NO_x, 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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Milton Leite

engenharia financeira específica, de modo a garantir o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Parágrafo 10. 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 11. 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 12. 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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Milton Leite

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.”

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Milton Leite

inspecionada a ser recolhida em favor do Fundo Municipal de Financiamento do Programa de Substituição e Melhoria Ambiental de Frota.

Art. 4º. Toda a frota de veículos de carga, independentemente de capacidade e modelo, que abasteçam a Companhia de Entrepósitos 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 Entrepósitos 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.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Milton Leite

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.

Às Comissões competentes.

Sala das Sessões, em

Milton Leite
Vereador