

**NOVA PROPOSTA PARA O ARTIGO 50
DA LEI Nº 14.933/09 E PL Nº 300/17**

AUDIÊNCIA PÚBLICA

VEREADORES MILTON LEITE E GILBERTO NATALINI

Setembro de 2017



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

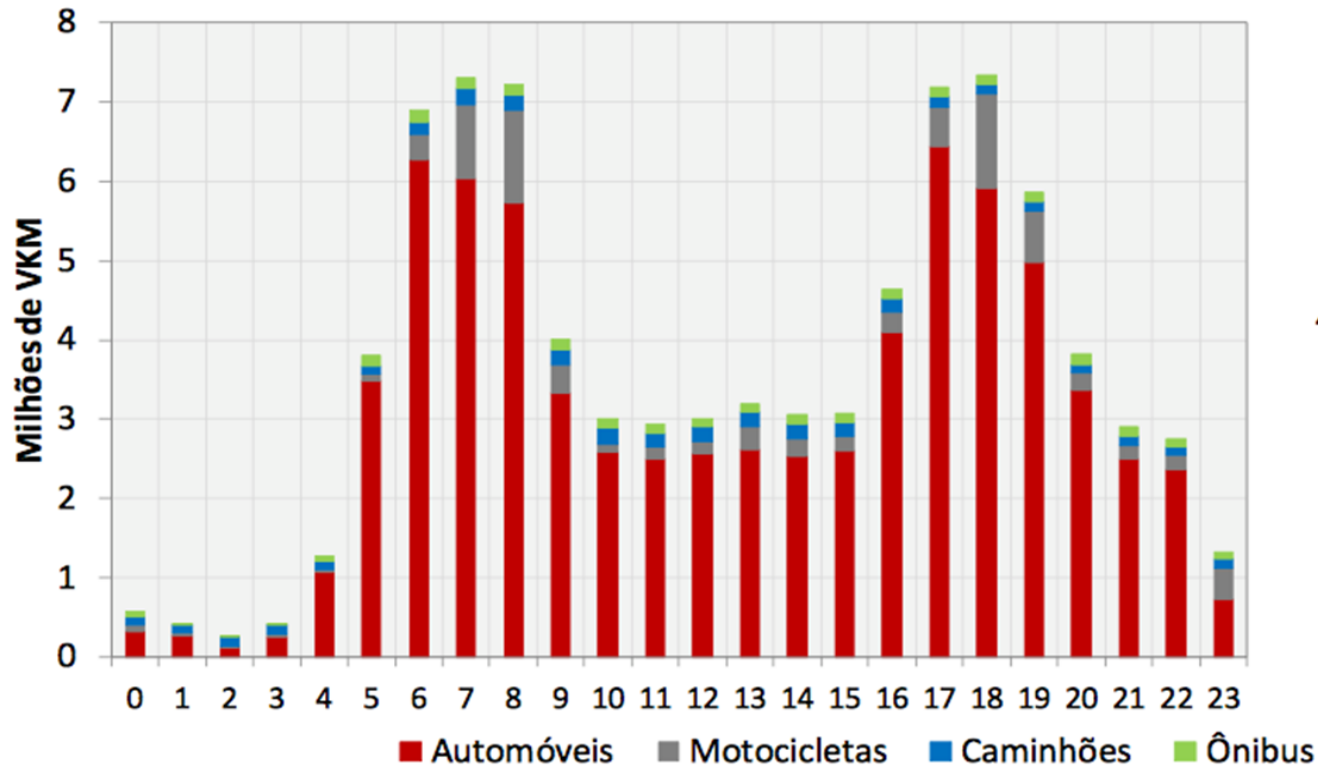
FONTE: Planilha Tarifária do Sistema

FROTA REGISTRADA x FROTA CIRCULANTE

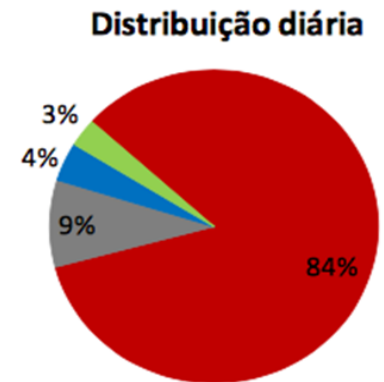
TIPO DE VEÍCULO	FROTA REGISTRADA		FROTA CIRCULANTE	
	CIDADE	%	CIDADE	%
Automóveis	5.985.015	71,34%	3.359.000	72,50%
Ciclomotores e Motocicletas	1.139.624	13,58%	512.000	11,05%
Vans e Camionetes	1.051.683	12,54%	641.000	13,83%
Caminhão	165.765	1,98%	87.000	1,88%
Ônibus Urbano	14.957	0,18%	14.957	0,32%
Outros ônibus	32.295	0,38%	19.335	0,42%
TOTAL	8.389.339	100,00%	4.633.292	100,00%

FONTE: DETRAN/SP e Relatório de Emissões Veiculares no Estado de São Paulo - CETESB - Edição 2016

QUILOMETRAGEM DIÁRIA POR TIPO



Fonte: IEMA 2015

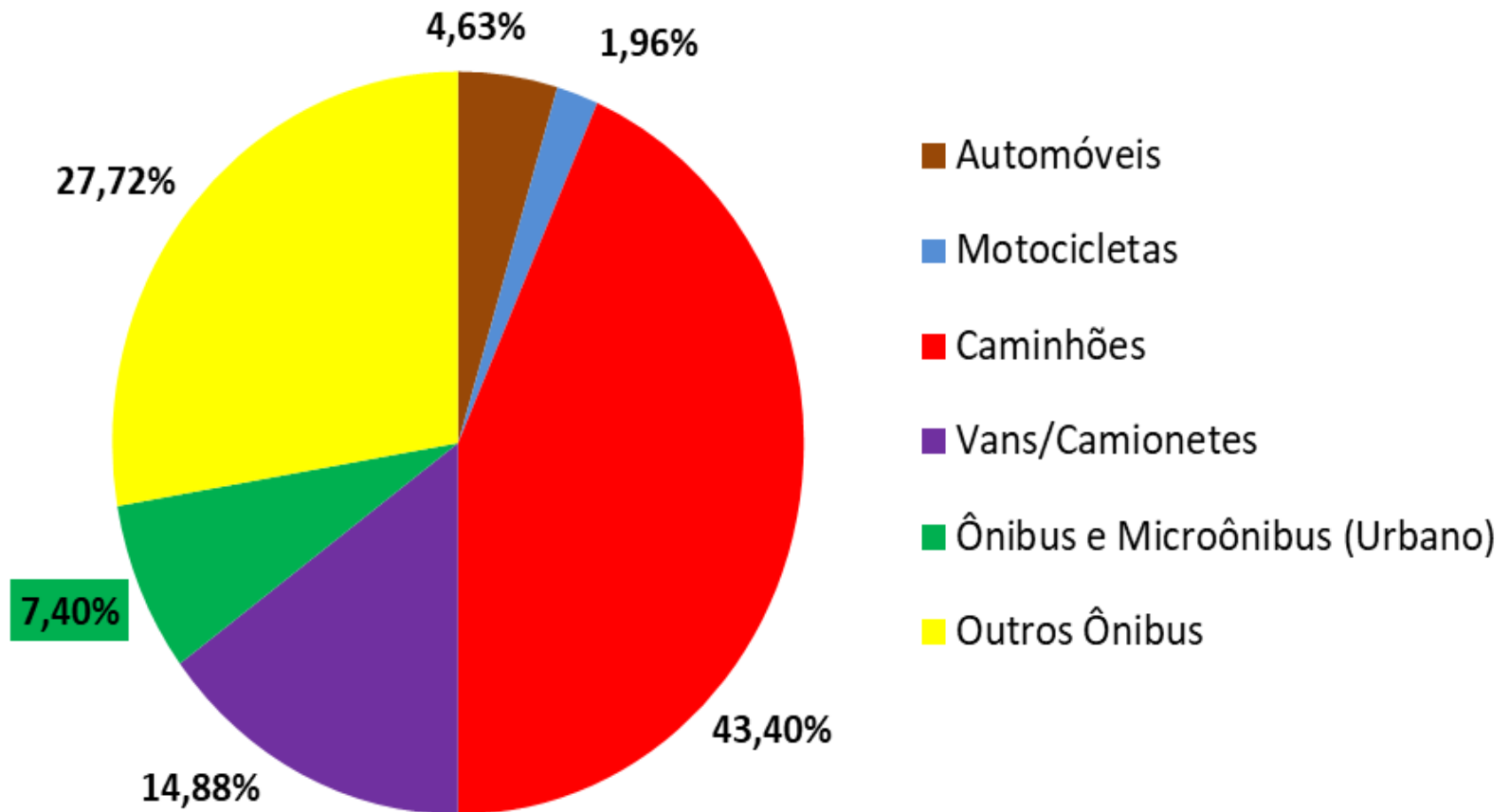


EMISSÃO DE MP/NOx/CO₂

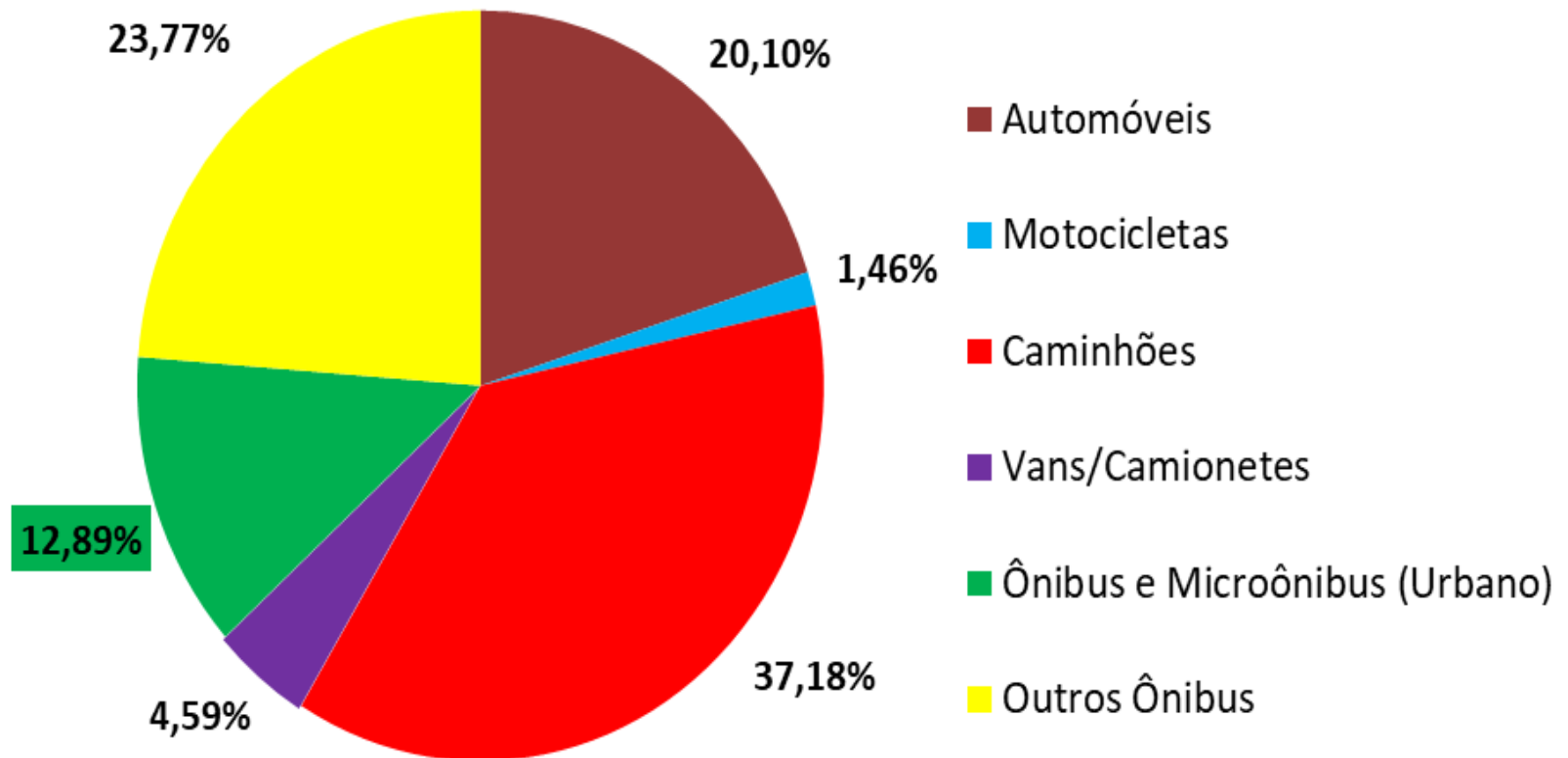
FROTA CIRCULANTE	MP		NOx		CO ₂	
	Emissões (Toneladas x Ano)	Percentual	Emissões (Toneladas x Ano)	Percentual	Emissões (Toneladas x Ano)	Percentual
Automóveis	52	4,63%	8.465	20,10%	5.407.990	28,10%
Motocicletas	22	1,96%	614	1,46%	362.496	1,88%
Caminhões	487	43,40%	15.660	37,18%	5.717.640	29,71%
Vans/Camionetes	167	14,88%	1.934	4,59%	2.757.582	14,33%
Ônibus e Microônibus (Urbano)	83	7,40%	5.430	12,89%	1.402.892	7,29%
Outros Ônibus	311	27,72%	10.011	23,77%	3.596.419	18,69%
TOTAL	1.122	100,00%	42.114	100,00%	19.245.019	100,00%

FONTE: Relatório de Emissões Veiculares no Estado de São Paulo - CETESB (Edição 2016) e Inventário Nacional de Emissões Veiculares do MMA

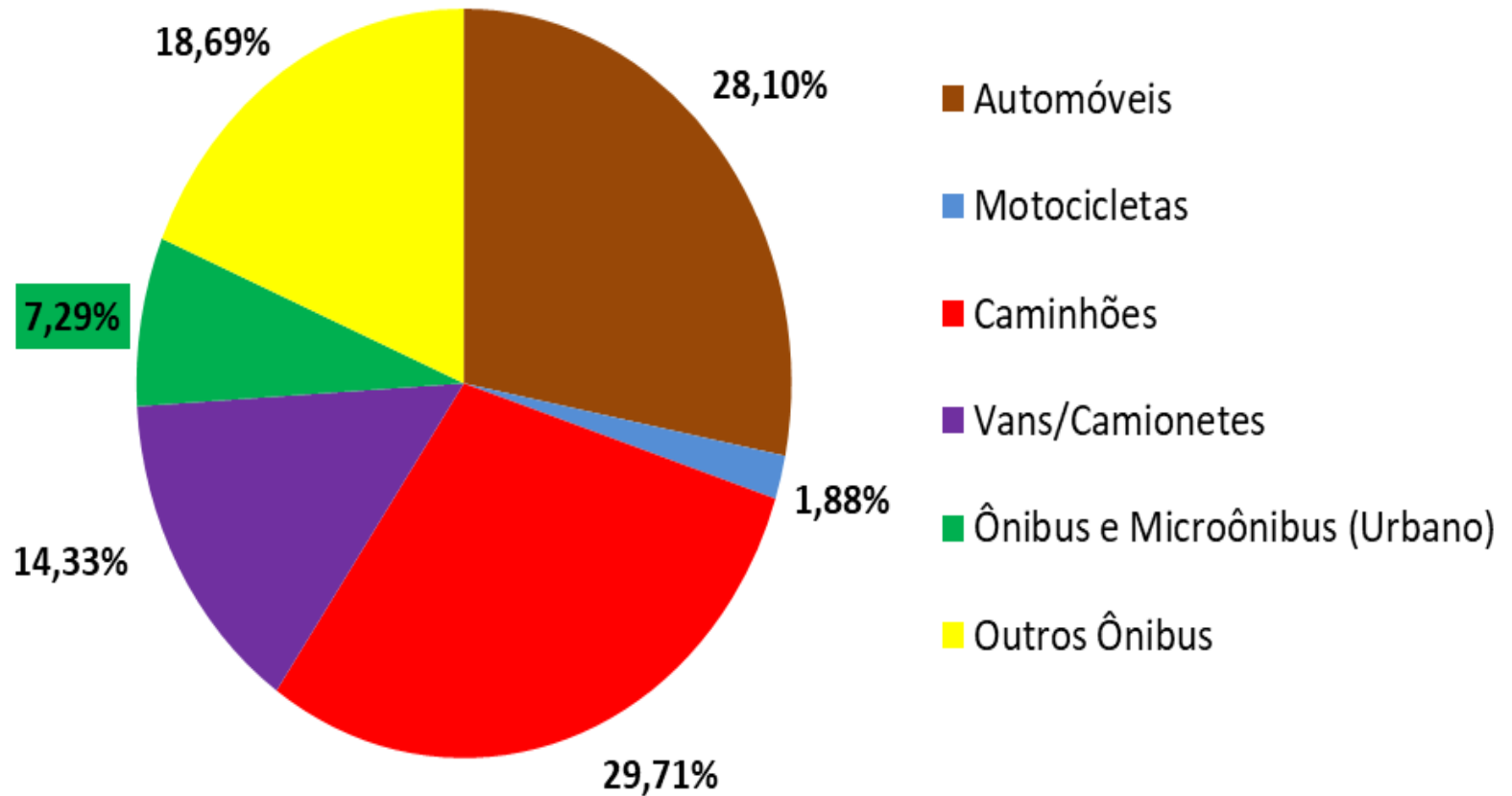
EMISSÃO DE MP – FROTA CIRCULANTE



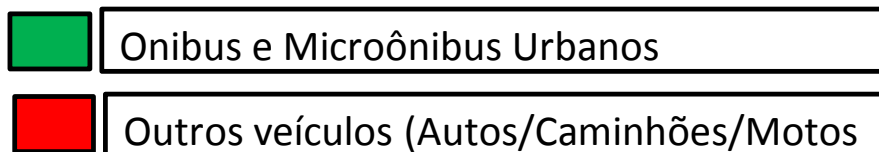
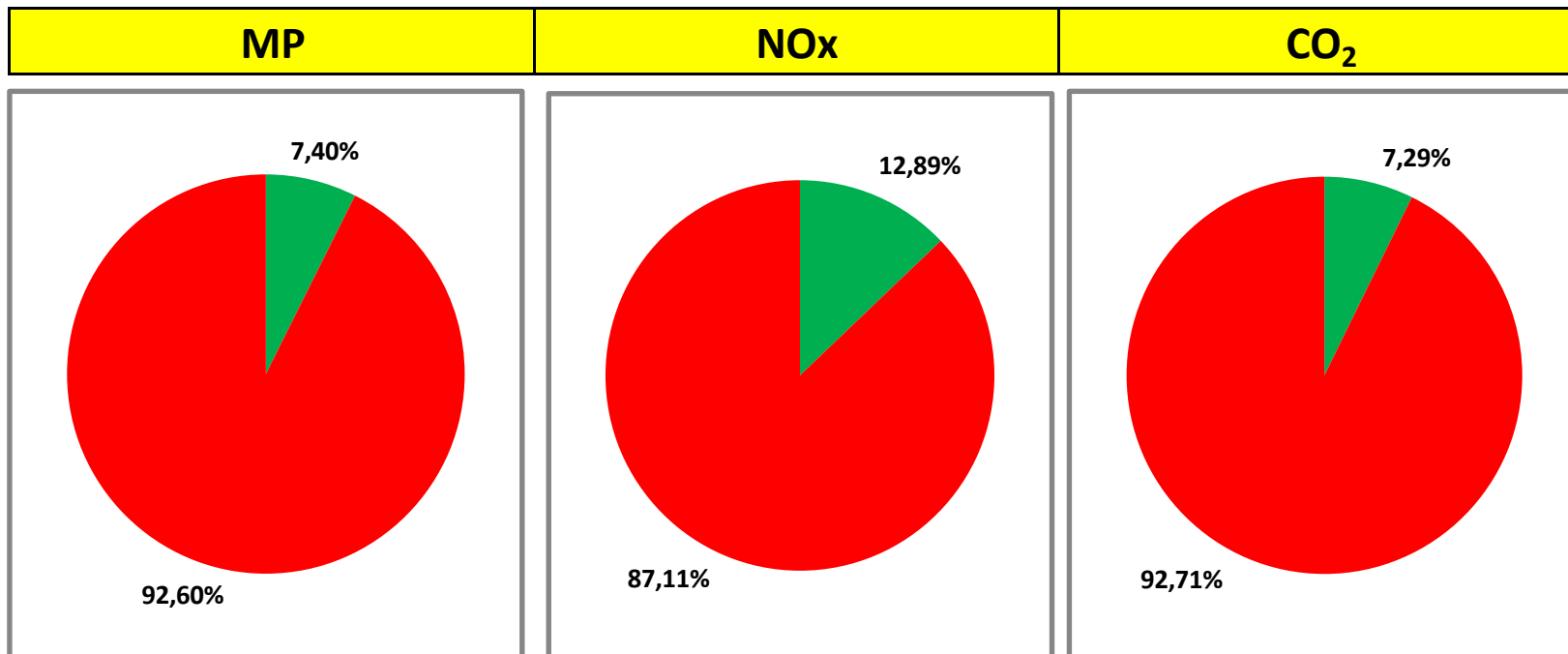
EMISSÃO DE NO_x – FROTA CIRCULANTE



EMISSÃO DE CO₂ – FROTA CIRCULANTE



EMISSÕES COMPARADAS - MP/NO_x/CO₂



RESUMO ANALÍTICO SOBRE A SITUAÇÃO DA FROTA

TIPO DE VEÍCULO	FROTA CIRCULANTE	%	COMENTÁRIOS
Automóveis	3.359.000	72,5%	Representam 72,5% da frota circulante no MSP; motores do ciclo OTTO (gasolina, etanol e flex); emitem 28% do CO ₂ . Grande quantidade de veículos circula com catalisadores inoperantes, de curta durabilidade e adulterados. Não passam por inspeção ambiental e 30% evadem do licenciamento (ambientalmente precários); portanto, seu índice médio de desregulagem é muito superior aos ônibus que são rigorosamente inspecionados duas vezes ao ano. As estimativas de suas emissões são significativamente subestimadas.
Motocicletas	512.000	11,1%	Representam 11% da frota circulante; motores do ciclo OTTO (gasolina e flex); emitem 2% do CO ₂ da frota total. Não passam por inspeção ambiental e 50% evadem do licenciamento (ambientalmente precárias); seu índice médio de desregulagem em relação aos valores certificados chega a 40%. Seus catalisadores tem curtíssima durabilidade de apenas 18 mil km, causada por falha regulatória não corrigida; as estimativas de suas emissões reais são significativamente subestimadas.
Vans/Camionetes	641.000	13,8%	Representam 14% da frota circulante; motores do ciclo OTTO e DIESEL, idade média mais de 11 anos; emitem 14% do CO ₂ . Não passam por inspeção ambiental e 30% evadem do licenciamento (ambientalmente precários: quando eram inspecionados, índice de reprovação era de cerca de 30 a 40%); portanto, seu índice médio de desregulagem, especialmente por não haver mais a inspeção, é ainda maior e muito superior aos ônibus, que são rigorosamente inspecionados duas vezes ao ano. As estimativas de suas emissões são significativamente subestimadas.

RESUMO ANALÍTICO SOBRE A SITUAÇÃO DA FROTA

TIPO DE VEÍCULO	FROTA CIRCULANTE	%	COMENTÁRIOS
Caminhões	87.000	1,88	Representam 2% da frota circulante no MSP; motores do ciclo DIESEL, idade média de mais de 11 anos; emitem 30% do CO ₂ , 43% do MP e 37% do NOx. Não passam por inspeção ambiental e 30% evadem do licenciamento (ambientalmente precários: quando eram inspecionados, índice de reprovação era de 40 a 50%); portanto, seu índice médio de desregulagem, especialmente por não haver mais a inspeção, é ainda maior e muito superior aos ônibus, que são rigorosamente inspecionados duas vezes ao ano. As estimativas de suas emissões são significativamente subestimadas, não levam em conta seu alto grau de desregulagem.
Ônibus e Microônibus Urbano	14.957	0,32	Representam 0,3% da frota circulante no MSP; motores DIESEL 50% Euro 3 e 50% Euro 5 de última geração com manutenção de excelência e cuidados especiais com qualidade do combustível - 10 ppm de enxofre (Diesel S10 garantido); idade média de 5 anos; emitem apenas 7% do CO ₂ da frota total da cidade, apenas 7% do MP e 13% do NOx. Emissões de MP por passageiro transportado são 4 vezes inferiores aos automóveis e 3 vezes inferiores às motos. Passam por inspeção ambiental duas vezes ao ano e não evadem do licenciamento; portanto, seu índice médio de desregulagem é muito baixo, inferior a 5%. Estimativas médias de emissão da frota são muito mais próximas do real nas ruas, ao contrário dos demais tipos de veículos da frota da cidade, o que leva a uma superestimação da sua contribuição nas emissões totais da frota da cidade.
Outros Ônibus e Microônibus	19.335	0,42	Representam 0,2% da frota circulante no MSP; motores do ciclo DIESEL, idade média de mais de 11 anos; emitem 5,3% do CO ₂ , 8% do MP e 7% do NOx. Não passam por inspeção ambiental e 30% evadem do licenciamento (ambientalmente precários: quando eram inspecionados, índice de reprovação era maior que 25%); portanto, seu índice médio de desregulagem, especialmente por não haver mais a inspeção, é ainda maior e muito superior aos ônibus que são rigorosamente inspecionados duas vezes ao ano. As estimativas de suas emissões são significativamente subestimadas, não levam em conta seu alto grau de desregulagem. No que se refere aos ônibus rodoviários, que também representam cerca de 0,2% da frota circulante; motores do ciclo DIESEL, idade média de mais de 11 anos, maioria Euro 2 e Euro 3; emitem 13% do CO ₂ , 20% do MP e 17% do NOx. Não passam por inspeção ambiental: seu índice médio de desregulagem, especialmente por não haver mais a inspeção, é maior que o dos ônibus, que são rigorosamente inspecionados duas vezes ao ano. As estimativas de suas emissões são subestimadas.

CRONOGRAMA DE IMPLANTAÇÃO (ILUSTRATIVO)

FROTA X ANO		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
DIESEL/GNV/ HÍBRIDO	EURO 3	8.854	7.179	5.124	4.052	941	0	0	0	0	0	0
	EURO 5	5.903	7.279	9.083	9.655	12.116	11.706	9.966	8.265	6.634	5.104	3.703
	GNV/HÍBRIDO/ EURO 6	0	100	150	300	500	1.301	2.491	3.542	4.423	5.104	5.554
ELÉTRICO	TRÓLEBUS	200	250	300	350	400	450	500	550	600	650	700
	BATERIA	0	150	300	600	1.000	1.500	2.000	2.600	3.300	4.100	5.000
TOTAL		14.957	14.957	14.957	14.957	14.957	14.957	14.957	14.957	14.957	14.957	14.957

IMPACTO ANUAL NAS EMISSÕES (ESTIMATIVA)

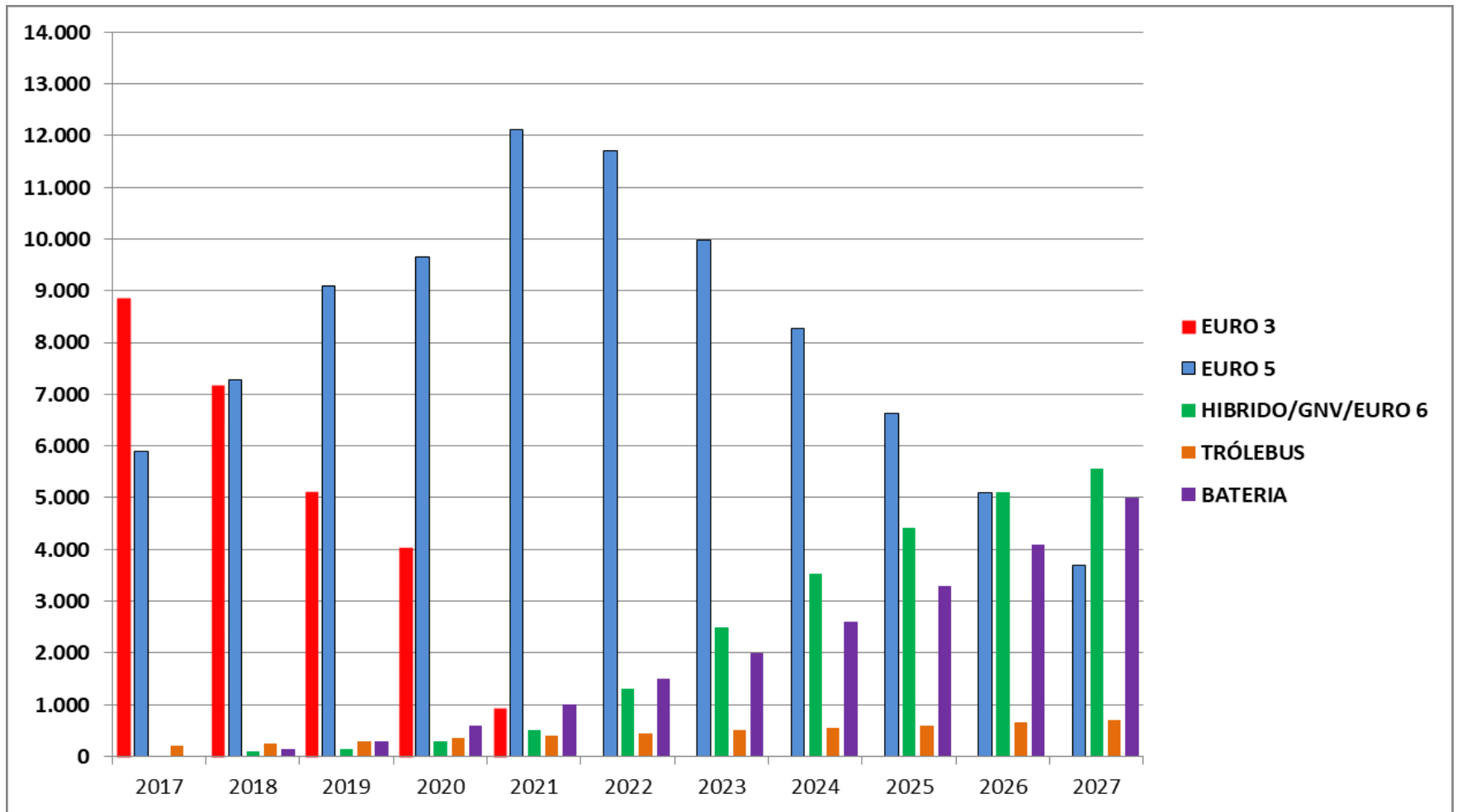
EMISSIONES X ANO (Em Toneladas)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	REDUÇÃO
MP	90	82	71	54	41	30	28	26	24	21	18	80%
NO _x	5.614	5.238	4.766	3.981	3.460	2.767	2.515	2.259	1.986	1.724	1.655	70%
CO ₂	1.030.001	1.002.523	988.682	964.580	933.590	850.929	814.947	772.424	723.359	667.750	605.600	40%

OBS1: Substituição do B₈ pelo B₂₀, a partir de 2018

OBS2: Utilização de Híbrido e GNV a partir de 2018

OBS3: Utilização de motores EURO 6 a partir de 2022

GRÁFICO DA EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA



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
- ✓ Retomada da Inspeção Veicular para toda a frota

PROPOSTA DE TEXTO 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.

VEREADORES MILTON LEITE E GILBERTO NATALINI



PROPOSTA DE TEXTO 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 (cento e oitenta) 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, empresas de coleta de lixo e representantes de organizações da sociedade civil por meio de associações e entidades sem fins lucrativos.

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 40% (quarenta 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.

VEREADORES MILTON LEITE E GILBERTO NATALINI



PROPOSTA DE TEXTO 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 80% (oitenta por cento) de material particulado (MP) e de, no mínimo, 70% (setenta 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.

PROPOSTA DE TEXTO 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.

IX. Os relatórios a serem emitidos por empresas operadoras de transporte coletivo e coleta de lixo mencionados no inciso VIII, do parágrafo sexto, do artigo 50, da Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009 deverão ser conferidos por órgão público ou privado ou por auditoria externa independente nos termos de normativa oficial que vier a ser expedida.

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.

PROPOSTA DE TEXTO PARA O SUBSTITUTIVO PL 300/17

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 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.”

VEREADORES MILTON LEITE E GILBERTO NATALINI



PROPOSTA DE TEXTO PARA O SUBSTITUTIVO PL 300/17

Art. 2º

A inspeção veicular ambiental para o controle de emissão de gases poluentes deverá ser retomada pela Administração Municipal no prazo de 12 (doze) meses, contados da data de publicação desta Lei.

Parágrafo único. A inspeção veicular para o controle de emissão de gases poluentes no Município de São Paulo será dispensada apenas para veículos novos nos 3 (três) primeiros anos de uso, contados do ano em que o primeiro licenciamento foi ou deveria ter sido realizado, para então ser feito a cada 2 (dois) anos.

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.

PROPOSTA DE TEXTO 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 tanto de gêneros alimentícios como de materiais e produtos diversos 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 tanto de gêneros alimentícios como de materiais e produtos diversos 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.

PROPOSTA DE TEXTO PARA O SUBSTITUTIVO PL 300/17

Art. 6º

As pessoas físicas ou jurídicas proprietárias e/ou possuidoras 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

Os táxis e demais veículos, particulares ou terceirizados, que realizem o transporte de passageiros remunerado por meio aplicativos ou tecnologias similares e que transitem ou 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\$ 1.000,00 (um mil reais) pela unidade veicular não inspecionada a ser recolhida em favor do Fundo Municipal de Financiamento do Programa de Substituição e Melhoria Ambiental de Frota.

Art. 8º.

As pessoas físicas ou jurídicas e escolas (no sistema de autogestão) que prestam serviços, no âmbito do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito (TEG), no Município de São Paulo devem observar o disposto nesta Lei, inclusive os cronogramas de transição e as metas intermediárias e finais de redução de emissão de gases poluentes a serem definidos pela Poder Público, sob pena de aplicação das sanções previstas no artigo 9º, § 1º, desta Lei e suspensão de suas atividades até que ocorra a regularização de sua unidade veicular ou frota.

PROPOSTA DE TEXTO PARA O SUBSTITUTIVO PL 300/17

Art. 9º

Os operadores de serviço de transporte coletivo por ônibus, integrantes do Sistema de Transporte Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, empresas que prestam serviços de coleta de lixo no Município de São Paulo, as pessoas jurídicas e físicas que mantenham contratos com a Administração Pública Direta e Indireta, pessoas jurídicas e físicas proprietárias e/ou possuidoras de ônibus fretados e que realizem o transporte de passageiros no âmbito do município de São Paulo ou que nele adentrem, como também 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, finalmente, toda a frota de veículos de transporte intermunicipal de passageiros, independentemente de capacidade e modelo, que adentrem no município de São Paulo devem observar o disposto nesta Lei, inclusive os cronogramas de transição e as metas intermediárias e finais de redução de emissão de gases poluentes a serem definidos pela Poder Público.

§ 1º. O descumprimento do disposto no caput, do artigo 9º, desta Lei acarretará ao infrator multa mensal de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) por cada unidade veicular irregular a ser recolhida em favor do Fundo Municipal de Financiamento do Programa de Substituição e Melhoria Ambiental de Frota.

§ 2º. Além da sanção pecuniária prevista no § 1º, do artigo 9º, desta Lei, os operadores de serviço de transporte coletivo por ônibus, integrantes do Sistema de Transporte Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, e as pessoas físicas ou jurídicas proprietárias de frota de veículos de transporte intermunicipal de passageiros, independentemente de capacidade e modelo, que adentrem no município de São Paulo terão suas atividades suspensas no âmbito do Município de São Paulo até que ocorra a regularização de sua frota.

§ 3º. Na hipótese de aplicação da pena de suspensão prevista no § 2º, do artigo 9º, desta Lei às pessoas físicas ou jurídicas proprietárias de frota de veículos de transporte intermunicipal de passageiros, independentemente de capacidade e modelo, que adentrem no município de São Paulo, o transporte intermunicipal de passageiros será realizado por operadores dos serviços de transporte coletivo das linhas municipais.

VEREADORES MILTON LEITE E GILBERTO NATALINI



PROPOSTA DE TEXTO PARA O SUBSTITUTIVO PL 300/17

Art. 10º

Os permissionários que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo e atuem no conjunto de linhas que compõem o Subsistema Local do Sistema Integrado de Transporte Coletivo 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 a serem definidas no âmbito do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas, sendo que a transição da mudança do sistema de combustão interna dos veículos dos permissionários dar-se-á no período máximo de 5 (cinco) anos, a partir do ano de 2023.

Parágrafo único. Na hipótese de não haver tecnologia motora disponível e economicamente viável que permita a mudança do sistema de combustão interna dos veículos dos permissionários, que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo e atuem no conjunto de linhas que compõem o Subsistema Local do Sistema Integrado de Transporte Coletivo, para a adoção de combustíveis renováveis ou fonte de energias alternativas dentro do lapso temporal descrito no caput, do artigo 10º, desta Lei ficarão os permissionários obrigados a realizarem tão somente a inspeção veicular para o controle de emissão de gases poluentes.

Art. 11º

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

NOVA PROPOSTA PARA O ARTIGO 50 DA LEI Nº 14.933/09 E PL Nº 300/17

FIM

VEREADORES MILTON LEITE E GILBERTO NATALINI

Setembro de 2017

