



FL. Nº
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº
CMSP – NOME DA CPI
Nome - RF

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO
PARTICIPATIVA**

PRESIDENTE: GOULART

AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 12 DE MARÇO DE 2013

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Manifestação fora do microfone

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Boa tarde a todos. Com a presença dos Vereadores membros George Hato, Arselino Tatto, Eduardo Tuma, Sandra Tadeu, Laércio Benko, Conte Lopes e Dalton Silvano – em substituição ao Vereador Abou Anni –; dos Vereadores Floriano Pesaro, Orlando Silva e Paulo Fiorilo, Alfredinho e Vavá, e com a honrosa presença do nosso Presidente Vereador José Américo, declaro abertos os trabalhos.

Esta é a primeira audiência pública da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa de 2013 que tem por objetivo discutir o PL 24/2013, do Executivo, que dispõe sobre o Plano de Controle de Poluição Veicular do Município de São Paulo – PCPV-SP e o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Município de São Paulo – I/M-SP, bem como altera a Lei 11.733, de 27 de março de 1995.

Anuncio a presença do colega Vereador Ricardo Teixeira, Secretário Municipal do Verde e Meio Ambiente, e do Dr. Luís Fernando Massonetto, Secretário Municipal de Negócios Jurídicos.

Tem a palavra o nobre Vereador Arselino Tatto.

O SR. ARSELINO TATTO – Sr. Presidente, como Líder do Governo, agradeço a presença do Secretário de Negócios Jurídicos, Dr. Luís Fernando Massonetto, e do Secretário do Verde e Meio Ambiente, nosso colega Ricardo Teixeira, que comparecem a esta Comissão para debater esse importante projeto, que já foi alvo de grande discussão durante a campanha eleitoral, no ano passado. Na época, S.Exa. o Prefeito Fernando Haddad teve oportunidade de se reunir com as lideranças da Casa para solicitar amplo debate sobre esse projeto, que foi aprovado na Comissão de Constituição e Justiça mediante a realização de duas audiências públicas, sendo esta a primeira audiência pública de 2013 desta Comissão.

Sr. Presidente Vereador Goulart, parabênizo V.Exa. pela condução dos trabalhos. Sejam bem-vindos, Srs. Secretários. Cumprimento todos os Srs. Vereadores e a sociedade civil organizada.

Temos, sim, interesse em apreciar esse projeto o mais rápido possível no Plenário, pois entendemos ser esse o anseio da população. Vamos ao debate. O Governo estará sempre à disposição para debater e subsidiar todos os Srs. Vereadores para que possamos aprovar um projeto que esteja de acordo com os interesses da maioria da população da cidade de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Agradeço ao nobre Vereador Arselino Tatto pelas palavras e aos Srs. Secretários pela presença.

Encontram-se abertas as inscrições para as intervenções. Esta Comissão durará 2 horas. Dependendo do número de inscritos, o tempo será limitado. Por regra, os Secretários terão um tempo maior.

Passo imediatamente a palavra ao Dr. Luís Fernando Massonetto, Secretário Municipal de Negócios Jurídicos, ex-colega de trabalho desta Casa.

O SR. LUÍS FERNANDO MASSONETTO – É com satisfação e alegria que venho a esta Casa discutir em nome do Governo o PL 24/2013, que visa a alterações substantivas no que diz respeito ao Programa de Inspeção Veicular na Cidade de São Paulo.

Na figura do Vereador Goulart, Presidente da Comissão, saúdo os Vereadores da Mesa; na figura do Presidente da Casa, Vereador José Américo, saúdo os demais Vereadores presentes. Retorno a esta Casa, da qual fui servidor há cerca de 10 anos, com bastante alegria e, como sempre repito, de modo muito respeitoso em relação aos debates parlamentares. Não faço de modo protocolar, e sim acreditando na real possibilidade de construção de um projeto melhor a partir dos debates que se fazem nesta Casa.

Vou dividir minha fala em quatro grandes eixos, os quais demonstram as preocupações do Governo na elaboração desse projeto. Acho que, antes de discutirmos ponto a ponto os artigos que o compõem, é importante entendermos o contexto em que o projeto de lei foi elaborado. São quatro os eixos importantes a partir dos quais eu passarei a dirigir minha exposição.

O primeiro eixo é a necessidade de subordinar a inspeção veicular à estratégia municipal de combate à poluição veicular. O que percebemos é que a inspeção veicular, que era apenas um instrumento da estratégia maior de combate à poluição, tornou-se o elemento central do nosso debate. É preciso, imediatamente, inverter essa posição trazendo para o primeiro plano o debate sobre o combate às emissões na cidade de São Paulo.

O segundo eixo diz respeito à fuga do licenciamento. Dados técnicos da Secretaria de Finanças demonstram uma evasão expressiva do IPVA desde que a inspeção veicular foi implementada na cidade de São Paulo, e é importantíssimo pensarmos uma estratégia para debelar essa fuga do licenciamento.

O terceiro eixo de exposição diz respeito à necessidade de revisão do modelo de prestação do serviço. Talvez não seja mais conveniente pensarmos num serviço prestado por meio da concessão, como foi feito até agora na cidade de São Paulo, e sim migrarmos para um modelo mais simplificado, com benefício direto ao cidadão e à qualidade do serviço prestado.

Por fim, o último eixo diz respeito ao ônus que esse serviço representa ao cidadão paulistano, eu gostaria de falar sobre o reembolso aos proprietários como ponto importante desse projeto encaminhado a esta Casa.

- Orador passa a referir-se a imagens apresentadas em Powerpoint (?).

Esta exposição começa com uma preocupação central que norteou todo o nosso trabalho. Há um estudo elaborado pela Secretaria de Finanças do Município é importante porque sustenta um fenômeno que vem ocorrendo em torno da inspeção veicular, que é a fuga do licenciamento com a conseqüente evasão de importante receita no Município de São Paulo.

Como vocês podem ver, a partir do momento em que ocorre a implantação desse modelo de inspeção na cidade de São Paulo, ocorre uma inflexão negativa na taxa da variação da sua frota de veículos. Enquanto o Estado de São Paulo e a região metropolitana sustentam um índice maior que 8,5% na variação de veículos, há uma inflexão na taxa de cerca de 8% para 3,6%, que é o último dado coletado.

Isso demonstra que, a partir de 2008, ano de implantação do serviço na cidade de São Paulo, ocorre uma fuga de licenciamento por diversas razões. A principal delas apontada é a forma como a inspeção foi implantada. Os proprietários de veículos automotores passaram a licenciá-los em outros municípios.

A consequência imediata disso para o Município foi a perda da cota parte do IPVA, porque, apesar de esse ser um tributo estadual, existe uma transferência de parte dele para o Município.

Essa próxima tela mostra as estimativas da Secretaria de Finanças. Por conta dessa fuga de licenciamentos, já houve uma perda calculada da ordem de 300 milhões de reais entre 2009 e 2012, tendo sido projetada uma perda adicional nos próximos anos, mantido o serviço de inspeção do jeito que está, da ordem de 1 bilhão de reais.

Então, da implantação do serviço até 2016, calcula-se uma perda estimada de mais de 1,3 bilhão de reais de arrecadação de IPVA.

A próxima tela mostra dados de estudos fornecidos pela Controlar, que corroboram os estudos elaborados pela Secretaria de Finanças do Município de São Paulo.

Como é possível notar neste gráfico, a partir de 2008 ocorre uma expressiva queda na taxa de licenciamentos na cidade de São Paulo no mesmo período em que se observa a não ocorrência dessa inflexão na região metropolitana de São Paulo.

De acordo com a própria Controlar, a hipótese mais provável para esse declínio da frota do Município de São Paulo foi uma fuga da inspeção veicular e, conseqüentemente, uma fuga do licenciamento.

Ainda de acordo com o estudo da Controlar, é possível observar que a menor variação na região metropolitana de São Paulo foi em torno de 4% no período investigado. Enquanto que todos os outros municípios apresentaram uma expressiva variação, uma curva bem acima da verificada para o Município de São Paulo.

Depois disponibilizarei para os senhores o estudo completo realizado pela

Secretaria de Finanças, bem como esta apresentação que ora faço.

O que é importante desses números é que eles mostram um contexto dramático para as finanças do Município em relação à inspeção veicular. Independentemente da discussão que fizermos sobre o benefício do serviço em relação à qualidade do ar na Cidade – e é uma discussão que temos de fazer – o fato é que o serviço parece ter se travestido de uma onerosidade excessiva para a cidade de São Paulo na medida em que ela, por si, representa uma perda da arrecadação muito expressiva para o Tesouro Municipal.

Agora passarei à apresentação do projeto de lei a partir daqueles eixos elaborados anteriormente.

O primeiro diz respeito à questão ambiental. Quando falamos de legislação ambiental, é preciso termos em mente que estamos diante de uma legislação montada de modo sistêmico. Não é possível isolar a legislação municipal sobre o meio ambiente da estadual ou da nacional.

A partir da Constituição de 1988, o meio ambiente começou a ser construído a partir de uma legislação sistêmica. De modo que os programas relativos à qualidade do meio ambiente são sempre considerados em todas as escalas do nível nacional até o nível local, o nível municipal.

Assim ocorre com a legislação específica sobre o controle da poluição veicular e a inspeção veicular, como uma das estratégias possíveis para o atingimento de uma qualidade excelente no que diz respeito ao controle das emissões.

O que ocorre, por uma série de razões, é que o Programa de Inspeção Veicular que fora inicialmente pensado para os estados federados acabou sendo implantado exclusivamente no Município de São Paulo. A construção sistêmica prevista na nossa legislação acabou sendo desvirtuada por um pioneirismo. Não sei se é possível classificar como pioneirismo positivo na cidade de São Paulo.

A normatização do CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente sobre o

assunto é muito clara ao desenhar os programas de qualidade das emissões a partir da figura do Estado. A única possibilidade de implantação da inspeção veicular pelos municípios ocorre naqueles com frota acima de três milhões de veículos, ou seja, o legislador sempre teve em mente a implantação do programa em escala estadual. Excepcionalmente, harmonizando-se à legislação estadual, a implantação do programa em escala local, em nível municipal.

O que ocorre, senhores, é que no Município de São Paulo, a partir dos anos 90, a partir desse autorizativo legal, foi feita a implantação da inspeção veicular sem que houvesse qualquer iniciativa semelhante em relação ao controle da poluição na região metropolitana ao controle da poluição pelo Estado de São Paulo.

Isso leva a algumas dificuldades, tanto no que diz respeito à dificuldade de isolarmos o fato poluidor na Cidade, sem pensarmos no modo como esses veículos poluem toda a região metropolitana, como também a gente pode observar por conta desse fato a fuga não esperada de IPVA, mas que acabou acontecendo, porque os proprietários acabam buscando um modo menos oneroso de manter a sua propriedade veicular e, portanto, passam a licenciar seus veículos em outros municípios, nos quais não existe o ônus da inspeção.

A primeira questão que o projeto trata é da necessidade de voltarmos a subordinar a inspeção veicular ao Programa Municipal de Combate à Poluição Veicular.

Muitos podem dizer que a existência do PCPV – Plano de Controle da Poluição Veicular não é uma novidade. O PCPV já fora previsto na legislação municipal e na legislação federal como um componente harmonioso com a legislação estadual.

Mas a gente traz essa discussão para o projeto de lei em primeiro lugar para frisar a necessidade urgente de adequarmos o Programa Municipal a um projeto estadual de controle desse tipo de poluição.

Em segundo lugar, a gente traz a discussão do Plano de Controle para frisarmos a subordinação existente entre inspeção veicular e Plano de Controle da Poluição Veicular. Uma coisa é o modo como o Município planeja as suas emissões e o modo de controle dessas

emissões; outra é uma das estratégias possíveis para o controle, que é a inspeção veicular.

Aqui no Município o instrumento tomou aspecto da totalidade do Programa, demos mais atenção para a inspeção veicular do que para a nossa programação efetiva de controle da poluição veicular.

De modo que passamos a ignorar a relação de causa e efeito entre essa excessiva onerosidade que o Programa traz hoje para a Cidade e os resultados desse programa para a cidade de São Paulo. Perdemos qualquer padrão de medida de causa e efeito entre esse instrumento implantado na Cidade e aquilo que precisamos almejar que é um ar mais limpo na cidade de São Paulo.

É urgente, então, e é isso que faz o projeto de lei, logo nos seus primeiros artigos, invertermos essa discussão.

É urgente passarmos a discutir o instrumento, a partir do que planejamos como qualidade ambiental na Cidade de São Paulo. E, para tanto, é imprescindível medirmos uma relação de causa e efeito, uma relação de economicidade entre o instrumento implantado e o fim que almejamos atingir.

Parece que perdemos esse elemento de vista. Implantamos um sistema oneroso para a Cidade. Implantamos um sistema que leva à perda, em menos de dez anos, de quase 1,5 bilhão de receita municipal, sem que consigamos, até por ter sido implantado um modelo de modo exclusivo no Município de São Paulo, aferir o quanto esse programa trouxe de melhorias no ar na Cidade de São Paulo.

Então chamo atenção aos primeiros artigos do nosso projeto de lei. Eles trazem exatamente o detalhamento desse PCPV, observando: a legislação federal, as resoluções do Conama e, em alguma medida, repetindo essa normatização federal, para chamar a atenção dessa necessária subordinação da inspeção a um programa, a um planejamento de controle da emissão de poluentes na Cidade de São Paulo.

Esse é o primeiro eixo de apresentação do nosso projeto de lei.

O segundo eixo visa debelar o que chamei de fuga do licenciamento.

Essa onerosidade excessiva trazida pelo programa acabou levando, de um lado, a que parte da frota do Município de São Paulo passasse a ser licenciada em outros municípios com menos exigências que a Cidade de São Paulo, ou, uma consequência ainda pior, fez com que parte da frota fosse para clandestinidade.

Ao pegarmos os números do Denatran, *vis à vis*, os números de inspeções realizadas na Cidade de São Paulo, observamos, no período, um aumento expressivo da frota clandestina, daquela frota que, simplesmente, deixou de ser licenciada e saiu, portanto, de qualquer controle do Poder Público em relação, seja à questão ambiental, seja à qualquer outra questão relacionada à propriedade do veículo automotor.

Para que os senhores tenham uma ideia os números mostram que temos cerca de 7 milhões de veículos cadastrados na Cidade de São Paulo.

Desses 7 milhões, pouco mais de 5 milhões estão, efetivamente, circulando. Desses 5,5 milhões efetivamente circulando, pouco mais de 3 milhões se submetem à inspeção veicular anual, ou seja, temos quase, praticamente 2 milhões de veículos circulando na Cidade sem a inspeção veicular.

E mais. Temos também o diagnóstico da existência de cerca de 1 milhão de veículos que frequentam o Município de São Paulo, ou seja, que circulam frequentemente na Cidade sem também realizar a inspeção veicular.

Nessa conta percebemos que metade dos veículos que circulam na Cidade o fazem sem a realização de qualquer tipo de controle ambiental.

Ora, que programa é esse? Como é possível aferir a qualidade ambiental de um programa que deixa de fora metade dos veículos que circulam na Cidade ou não leva em consideração metade dos veículos que realmente circulam no Município.

Então de modo a combater essa fuga do licenciamento o projeto prevê, em primeiro lugar, uma necessária harmonização dos sistemas. É imprescindível que o Estado de São

Paulo adote um programa de inspeção veicular para que consigamos harmonizar o nosso plano municipal, conforme prevê a legislação federal ao plano estadual.

Não é possível mais convivermos com uma situação em que apenas o Município de São Paulo com ônus excessivo faz sua licção de casa, enquanto o Governo do Estado de São Paulo fica, absolutamente, em silêncio em relação ao controle da poluição relativa a essa fonte de poluente.

Recentemente, na última semana, tomamos conhecimento de uma ação civil pública, promovida pelo Ministério Público Estadual, justamente questionando o Governo do Estado de São Paulo por esse silêncio em relação à legislação ambiental. Além de buscar harmonização da legislação, o nosso projeto prevê, também, a distribuição do ônus relativo à inspeção para aqueles veículos que frequentam o Município de São Paulo de modo significativo, ou seja, aqueles veículos de moradores da Cidade, licenciados, por algum motivo, fora da Cidade ou veículos de moradores de outras cidades que trabalham aqui e que poluem o ar. Portanto, merecem sofrer o mesmo ônus relativo à inspeção que o morador de São Paulo.

Por isso, o projeto de lei prevê a obrigatoriedade da inspeção veicular para os veículos automotores que trafeguem pela cidade de São Paulo por mais do que 120 dias por ano. Se o veículo circulou pela Cidade mais de 120 dias, é considerado um veículo local, portanto, sujeito à inspeção veicular. Parte desse ônus excessivo da inspeção veicular se deve ao modo como ela foi implementada na cidade de São Paulo.

Passo ao terceiro eixo da minha exposição, que diz respeito à necessidade de revisão urgente do modelo de prestação do serviço. Há 20 anos, quando foi previsto o modelo na cidade de São Paulo, seja pela necessidade de investimentos ou pelo ineditismo da implantação do serviço na Cidade, foi previsto um modelo de concessão a partir de um contrato de 10 anos, prorrogável por igual período. Um contrato dessa natureza, por um período tão longo, se justifica naqueles casos em que o uso da tecnologia exige um investimento do parceiro privado e um necessário prolongamento do contrato para que seja possível amortizar

os investimentos realizados.

O que observamos, depois de 20 anos, seja pela mudança da tecnologia ou pelo modo como esse serviço vem sendo prestado na Cidade – a oferta ocorre na Cidade -, é que o modelo de concessão não faz mais sentido. Um modelo de concessão com um único concessionário e com um longo período de prestação de serviços, não mais se justifica. Por isso, nosso projeto de lei, nesse terceiro eixo, aponta para uma necessária migração do modelo de concessão desse serviço público para um modelo de credenciamento. A migração de um modelo de um único prestador de serviços para um modelo de múltiplos prestadores de serviços.

Qualquer cidadão que já tenha se submetido à inspeção ou se preocupado com ela, sabe que na oficina ao lado da sua casa é possível realizar uma pré-inspeção veicular, realizada com um equipamento absolutamente idêntico ao da concessionária que presta o serviço em regime de monopólio, ou seja, existem na Cidade inúmeros prestadores, que credenciados, poderiam fornecer o mesmo serviço para a cidade de São Paulo, com a mesma qualidade e exonerando o cidadão e o Poder Público em relação a esse modelo altamente e grandemente oneroso para a Cidade.

Nesse terceiro eixo da necessidade de revisão do modelo de prestação do serviço, além da migração de modelos, chamo também a atenção para o artigo 4º do projeto que traz a legislação federal à questão da responsabilidade pós-venda. É fundamental que as montadoras e as concessionárias de veículos participem do ônus relativo à inspeção no Município de São Paulo. A partir de um conceito largamente pensado na legislação ambiental, o ônus da poluição deve ser distribuído por toda a cadeia.

Então não é possível que a cidade suporte todo o ônus, não é possível que o proprietário do veículo automotor suporte todo o ônus, sem que haja qualquer reparação do ônus para aquele que ganha com a venda do automóvel na cidade de São Paulo na cadeia produtiva.

Então o art. 4º na legislação – o que seria impensável, tratando-se de lei municipal regulando uma relação de compra e venda – trata de trazer para a legislação municipal algo que já fora previsto na legislação federal, sem nenhuma observação até o presente momento, que é, repiso, a necessidade de pensarmos um modelo ambientalmente equilibrado a partir da responsabilidade pós-venda das montadoras e concessionárias de veículo.

O último eixo diz respeito à adequação do serviço de concessão prestado até o momento e à onerosidade do serviço em relação ao cidadão.

Como se não bastasse esse serviço ser extremamente oneroso para a cidade, pelas razões que eu aponteï, esse serviço também é extremamente oneroso para o proprietário de veículo automotor. Se imaginarmos que já existe um ônus da propriedade do veículo, atingido pela cobrança de um tributo específico sobre a propriedade de veículos, a cobrança indiscriminada, como feita até hoje, da chamada taxa de inspeção, sem nenhuma bonificação para aquele cidadão que mantém o seu veículo emitindo exatamente na forma preconizada da lei, parece ser uma cobrança exagerada, um **bis in idem**, uma oneração em relação ao cidadão. Então o nosso projeto traz também uma previsão de reembolso, que não significa simplesmente um retorno do pagamento pago a título da inspeção veicular, mas de uma bonificação para aquele proprietário que conserva o seu veículo em conformidade com a legislação. Ou seja, aquele cidadão reprovado na inspeção veicular não fará nenhum juz ao reembolso, que se limitará aos veículos aprovados na inspeção veicular, se limitará a uma bonificação dada àqueles que conservarem o seu veículo de forma adequada. Esse é o espírito do reembolso que trazido na lei, em conformidade com o princípio do poluidor pagador. As emissões em conformidade com a lei são bonificadas, e não oneradas duplamente com a cobrança do IPVA e a cobrança da taxa de inspeção veicular.

Em linhas gerais, Presidente, são essas as principais ideias contidas no projeto de lei, e é por essas razões que a Secretaria dos Negócios Jurídicos sustenta a constitucionalidade, a legalidade do projeto, além de defender como meritória a proposta

apresentada pelo Prefeito Fernando Haddad a esta Casa.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Agradeço as palavras do Secretário Massonetto.

Gostaria de registrar a presença dos Srs. Vereadores Alfredinho, Marco Aurélio Cunha, Roberto Tripoli, Dalton Silvano, Edir Sales, Paulo Frange, Paulo Fiorilo, Floriano Pesaro, Orlando Silva, Aurélio Nomura, Juliana Cardoso, Patrícia Bezerra, Mário Covas Neto, José Police Neto e Marquito. Demais Srs. Vereadores que, por acaso, eu não tenha citado, por favor, registrem sua presença.

Tem a palavra o Secretário Ricardo Teixeira.

O SR. RICARDO TEIXEIRA – Boa tarde, Presidente, todos os Vereadores, senhoras e senhores. O Secretário Massonetto fez uma brilhante explanação, do início ao fim, sobre o projeto de lei e os seus motivos. Vou fazer então, Presidente, duas observações.

A primeira é que dos quase três milhões de veículos que fazem a inspeção veicular anualmente, perto de 90% passa na primeira inspeção e repetem no seguinte. Portanto, quem está deixando a cidade de São Paulo são justamente os que não fazem a inspeção veicular, e que continuam rodando na cidade de São Paulo.

O quadro mostrado pelo Secretário Massonetto indica que na cidade de Embu o crescimento da frota foi de 34%, se comparada na da cidade de São Paulo, 4% no mesmo período. Só que os veículos que foram para lá continuam rodando aqui, fazendo o seu dia a dia aqui na cidade. A lei então leva em consideração esse fato para que aumentemos a frota-alvo, para que aumentemos a fiscalização e consigamos enxergar todos esses veículos. E junto, dentro da lei, que tenhamos a revisão da tecnologia. Temos aqui no Brasil, por legislação federal, a obrigatoriedade desde 2011, de termos tecnologia embarcada que faça o acompanhamento *on-line* de todos os componentes do motor, inclusive a medição do poluente, do gás expelido. A lei permite que haja essa revisão da tecnologia.

Por último, para fazer uma observação à fala do Secretário Massonetto quanto à atual quantidade de empresas que fazem a inspeção ou a pré-inspeção na cidade de São

Paulo. Contatamos o sindicato das empresas reparadoras de veículos da cidade de São Paulo, temos empresas credenciadas para verificar carros movidos a álcool e à gasolina, são 350 empresas. E para verificar o diesel de veículos leves e de caminhões, há mais cem empresas. Elas detêm equipamentos iguais ou até mais novos do que os da Controlar, mais modernos e todos aferidos pelo Inmetro, o que mostra a capilaridade da fiscalização já existente na cidade de São Paulo, colaborando com o que diz a lei que possa haver o credenciamento.

Era isso, Presidente, eram esses os três itens que eu queria “clarear” para todos, e me coloco à disposição para o debate.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Agradeço a exposição do Secretário do Verde, Ricardo Teixeira. Agora farão uso da palavra os Vereadores membro da Comissão Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Há vários Vereadores que não fazem parte da comissão, que não estão inscritos. Registro a presença do Vereador Ari Friedenbach e da sempre colega Vereadora Soninha Francine.

Dos vereadores membros, o primeiro é o Vereador Conte Lopes.

O SR. CONTE LOPES – Sr. Presidente, Srs. Vereadores, Secretários, na verdade esse problema existe na cidade de São Paulo. Chegamos a instaurar CPI quando estava na Assembleia porque vários carros que víamos pelas ruas de São Paulo tinham placas de Curitiba e Mato Grosso. Foi analisado que realmente lá o imposto caía e o pessoal acabava registrando, fazendo documentação dos carros naqueles Estados. Agora o problema passou para a cidade de São Paulo. Muita gente vai licenciar os carros em Mairiporã, Praia Grande, Bertoga, em qualquer outro lugar e não o fazem em São Paulo.

O que falei para o Prefeito Fernando Haddad, em reunião, é que houve uma briga política em São Paulo, entre PSDB e PT, Governo e Prefeitura e acabaram com um órgão que era encarregado de fiscalizar o trânsito em São Paulo, a Polícia Militar através do seu policiamento, que é o único com capacidade para parar um veículo, abordar, pedir

documentação e até vistoriar, o resto não tem poder polícia para assim agir. Durante vários anos ficamos sem fiscalização na cidade de São Paulo. É necessário então voltar, como está voltando, o policiamento no trânsito, que existia em qualquer farol, em qualquer lugar e hoje não existe tanto.

Também, Srs. Secretários, há o problema de veículos, como acontece muito no interior, de uma pessoa que compra uma moto já em um leilão, uma moto que custa cinco, seis mil, compra por 500 reais. Ele não vai licenciar, vai andar com a moto até o dia em que a polícia pegar. Pega e ele compra outra. Está acontecendo o mesmo com vários veículos, vemos comumente. São pessoas soltando poluente em nossa cara. Fechamos até o vidro do carro porque é poluição para todo lado. Esse veículo nunca vai ser vistoriado, a polícia não para porque o dia que parar vai ter de apreender o veículo, vai ficar o dia inteiro para ver para onde leva. E o próprio Prefeito confirmou, ficou conversando com o Comando da PM que diz onde colocar, na cidade de São Paulo, veículos porque não tem onde apreender. Então, se não houver fiscalização, a lei se torna inócua. A lei sem força é uma palavra vã, não tem significado. É importante verificar tudo isso. Se a cidade de São Paulo não tem como recolher um veículo irregular, sem farol, sem breque e que anda pela cidade de São Paulo, é necessário que vejamos esse aspecto. Caso contrário, não chegaremos a lugar algum!

É óbvio que os carros que estão apreendidos, que o Município de São Paulo consiga desfazer-se deles.

Creio que a lei é boa, algo precisa ser feito, realmente não podemos ter na cidade de São Paulo veículos rodando, o tempo todo, com placas de Mairiporã, Praia Grande, Embu-Guaçu e aquele que mora em São Paulo perdendo divisas.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Antes de a palavra ir para o Vereador Alessandro Guedes, relator do projeto de lei, o limite da palavra aos inscitos – devido o grande número de participantes, não só Vereadores, mas como também representantes da sociedade civil

organizada – é de três minutos.

O SR. ALESSANDRO GUEDES – Primeiramente, bom dia a todos, à sociedade presente para debatermos um importante tema para a nossa cidade. Cumprimento os Vereadores, autoridades, nobre Secretário do Verde e Meio Ambiente e Secretário dos Negócios Jurídicos, todos os membros da Comissão.

Como relator eu teria muitas coisas para falar sobre as buscas que fizemos no ordenamento jurídico e as consultas feitas junto à Secretaria Jurídica da Prefeitura, à Procuradoria da Câmara Municipal de São Paulo, à assessoria do nosso gabinete, ressalto apenas o art. 225 e 23 da Constituição Federal que diz: “É dever do poder público, em sua esfera federal, estadual e municipal defender e preservar o meio ambiente pensando nas futuras gerações”. Ancorado nisso, encontramos a legalidade em nosso parecer o qual foi apresentado a semana passada na Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Também falaria que fica muito difícil, pois na apresentação do Massonetto são 38 municípios na região metropolitana de São Paulo, São Paulo figura, é o último, está na 38ª posição de veículos com frota licenciada.

Podemos ver municípios muito mais pobres em situação muito inferior econômica que nós, como Embu Guaçu, por exemplo, um crescimento de 34% em licenciamento de veículos. Ou seja, está claro, de que há uma migração natural para municípios aqui da região metropolitana, de veículos que circulam na Cidade de São Paulo.

Outro ponto importante é que tramita na Assembleia Legislativa, desde 2009 o Projeto de Lei 11087/09, que trata da regulamentação da inspeção veicular no Estado de São Paulo, depois de quatro anos não conseguiu avançar, não houve vontade política para tal fato. Isso nos traz uma grande preocupação, porque, de acordo com destino dos ventos a poluição de Embu Guaçu está aqui um dia, Embu das Artes está outro, a de Guarulhos está outro. Então temos de regulamentar essa lei a nível estadual, para que possa valer a pena que nossa

inspeção aqui vá nesse sentido e faz surtir efeito sim.

Princípio do poluidor pagador, nada mais justo, a pessoa que polui, temos isso a nível estadual também, vários incentivos, várias bonificações, cito aqui a Nota Fiscal Paulista, o cidadão que exige que seja emitido sua nota fiscal tem um bônus em dinheiro. Nada mais justo. Ele está aplicando a cidadania dele. E isso ocorre hoje. Outra questão relacionada a frota alvo, em 2005, logo depois que o Prefeito Serra assumiu, ele aprovou um projeto de lei aqui na Câmara Municipal de São Paulo, PL 14042/05, que as empresas que estavam fugindo da Cidade de São Paulo se instalando aqui na grande São Paulo, seus escritórios para burlar o ISS que era pago aqui nas obras que eram feitas aqui na nossa cidade. A bancada do PT votou a favor dessa lei, porque era uma lei justa em relação as finanças do nosso Município. Essa legalidade, essa busca, essa compensação na questão da frota alvo também se equipare.

Encerro, parabenizando a todos. Parabenizo o Executivo por essa excelente proposta porque sabemos que a preocupação é com a Saúde, com a qualidade de vida das pessoas e com o Meio Ambiente na nossa cidade. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Registramos a presença do nobre Vereador Ricardo Young. Com palavra o nobre Vereador Laércio Benko.

O SR. LAÉRCIO BENKO – Sr. Presidente, Sras. e Srs. Vereadores, telespectadores da TV Câmara São Paulo, gostaria de sublinhar a questão que o Alessandro tratou e parabenizá-lo por essa pesquisa, muito bem feita, quando faz um comparativo em relação ao que foi feito no início do Governo José Serra para cobrança de ISS na Cidade de São Paulo. Muitos estão criticando um dos tópicos deste projeto de lei que é a cobrança sobre os veículos licenciados fora da Cidade de São Paulo e que transitam pela cidade de São Paulo. foi feito, exatamente a mesma coisa e merece os nossos parabéns em relação as empresas prestadoras de serviço, sediadas em outras mas que prestavam serviços na Cidade de São Paulo. Ou seja, essas deixaram de passar para a Prefeitura do Município de São Paulo milhões

de reais e de uma correta esse absurdo foi corrigido e a Cidade de São Paulo só ganhando. Porque os serviços, efetivamente, eram prestados na Cidade de São Paulo. Esses veículos, não há dúvida nenhuma, e aliás será feito um controle nesse sentido por meio de radares, e toda a tecnologia disponível, será feito um controle para verificar que esses veículos, embora licenciados em outras cidades ficam o tempo todo boa, parte do tempo, poluindo a nossa cidade. Essa lembrança fruto de uma pesquisa do Vereador Alessandro Guedes, merece ser sublinhada e merece ser destacada. Como também merece ser destacado que existem, hoje, 450 empresas prestadoras de serviço que fazem o mesmo serviço que a Controlar, na cidade de São Paulo, com equipamentos de igual tecnologia ou de tecnologia superior.

Então, nós não temos a necessidade de ficarmos submissos a uma única empresa. Ressalto que dos 7 milhões de veículos licenciados na cidade de São Paulo apenas 3 milhões passaram pela inspeção veicular, ou seja, mais de 50% da frota licenciada em São Paulo não passou pela inspeção veicular e não precisa ser nenhum prêmio Nobel para concluirmos que esses 4 milhões de veículos que não passaram - talvez 1 ou 2 milhões não existam – sejam veículos mais velhos, em pior situação, e por conseguinte, mais poluentes.

Temos de tratar esse assunto de forma séria e assumirmos que em que pese a inspeção veicular seja uma coisa da mais absoluta importância para todos, ela foi construída de uma forma casuística e tudo aquilo que é construído de forma errada não se sustenta.

Então, o Prefeito Haddad, neste momento, com muita coragem através deste projeto de lei, está trazendo dentro da mais absoluta legalidade uma forma de reconstruir esse processo através de novos estudos, através da mais absoluta justiça que é devolver o dinheiro para aquelas pessoas que têm o seu carro aprovado na inspeção veicular. Ou seja, reconstruir essa balburdia jurídica que foi criada talvez para beneficiar uma empresa, sabe-se lá.

Do jeito que está, com vários penduricalhos jurídicos, um contrato tão importante como este pendurado em uma liminar. A cidade de São Paulo – sem querer discutir que isso deveria ser de competência do Governo do Estado, mas São Paulo não vai e não está se

furtando disso – tem de fazer, por obrigação, essa reconstrução e é isso que está sendo feito.

É absolutamente importante que esta Casa, o mais rápido possível, dê o pontapé inicial para a reforma na questão da inspeção veicular, para que, quem sabe, daqui a um mês, quando a população falar a respeito desse assunto diga que fará a inspeção veicular e não fale que vai a Controlar.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Estão presentes os Srs. Vereadores Toninho Vespoli, Gilberto Natalini, Nabil Bonduki.

Tem a palavra o nobre Vereador Eduardo Tuma.

O SR. EDUARDO TUMA – Sr. Presidente, Srs. Vereadores desta Comissão que estão presentes, Sr. Secretário dos Negócios Jurídicos e Sr. Secretário do Verde e Meio Ambiente, quero parabenizar pela convocação desta audiência pública.

Farei algumas observações e deixarei o debate político para o plenário da Casa. Gostaria de dar um tom mais jurídico às minhas perguntas e direcionar ao Sr. Secretário para que esclareça algumas incongruências, pelo menos no meu ponto de vista, do projeto que tramita nesta Casa.

Sr. Secretário, foi mencionado pelo Sr. Prefeito a determinada altura do campeonato, que a inspeção seria feita de dois em dois anos e não mais de forma anual. A Resolução 418, do Conama, obriga que a inspeção veicular ambiental seja feita anualmente e, mais do que isso, a Lei Federal 8.723/93, também não permite uma ampliação desse prazo, somente uma restrição.

Se possível, gostaria que V.Exa. explicasse essa questão de forma objetiva – sim ou não – se o Sr. Prefeito conseguirá cumprir ou não aquilo que foi uma promessa de campanha, de fazer a inspeção a cada dois anos.

Outro ponto que queria ressaltar e gostaria que o senhor esclarecesse por gerar dúvida é a mudança na modalidade em que será feita a inspeção veicular. Como entendo que

se trata de um serviço público, a Constituição Federal exige a incumbência ao Poder Público na forma da lei. Segundo o artigo 175, “diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação a prestação de serviços públicos...”

Então, creio que essa seria uma mudança que atingiria frontalmente não só a Constituição, mas prejudicaria demais um serviço dessa monta no Município de São Paulo, tendo em vista que se abriria um leque indiscriminado para algum tipo de irregularidade na autorização e não mais na participação de uma licitação, um processo muito mais transparente.

Finalmente, Sr. Presidente, para não extrapolar no tempo gostaria de fazer uma pergunta conjugada ao Secretário. Consta no projeto que os veículos que transitam na cidade de São Paulo por mais de 120 ou 120 dias terão de realizar a inspeção veicular dentro do Município. Gostaria de arguir o Secretário, no caso de outro município prever a inspeção veicular, ou seja, exemplificando, uma pessoa que reside em Santos, passa 240 dias com seu carro em Santos porque mora lá e fez a inspeção veicular. Vem a São Paulo trabalhar e há o período de 120 dias computado pela Prefeitura, qual solução haveria para esse caso? Não sei se há uma infração ou um pacto federativo, uma cobrança pelo mesmo fato jurídico e, mais do que isso, nos termos financeiros qual é a destinação do recurso? Não ficou claro no projeto a destinação dos recursos nos quais não forem solicitados a sua devolução, ou seja, a pessoa faz a inspeção e é aprovada. Como no meu entendimento um erro do projeto da devolução não será automática, ele não requisita a devolução que tem caráter indenizatório, qual é a destinação desse recurso? Ele fica livre para o Sr. Prefeito gastar como quiser ou há algum tipo de destinação específica que não consta no projeto?

São essas as minhas quatro perguntas que gostaria de esclarecimento.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – O Secretário falará após o uso da palavra pelos Vereadores membros da Comissão. Em seguida, os demais Vereadores e os representantes da sociedade civil.

Tem a palavra a Vereadora Sandra Tadeu.

A SRA. SANDRA TADEU – Boa tarde a todos. Queria, em primeiro lugar, saber se há um dado da Cetesb de melhoria da qualidade do ar da cidade de São Paulo. Temos os dados da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, 30%, e de alguns outros órgãos. Falta o dado da Cetesb.

Segunda pergunta, Secretário, já que não vai se cobrar a taxa veicular, o fato de pagar e depois ser reembolsado é uma dificuldade. Primeiro, porque nem todos entram na internet e mesmo as pessoas que entram no *site* da Prefeitura encontram uma dificuldade grande de chegar até o fim. Será difícil receber esse valor. Não concordo com essa questão do projeto. Já que não vai cobrar, então já não cobra, passou, passou. Quem não passou tem de pagar uma taxa até maior pelo fato de estar poluindo a cidade de São Paulo.

Outra pergunta, o senhor vai extinguir o contrato com a Controlar? Algo que me deixa feliz é saber que o senhor tem a opinião de que um contrato de dez anos é muito longo. Espero que o senhor aplique isso nas questões dos outros contratos da Prefeitura, no caso do lixo, que são de 20 a 25 anos de contrato. Em 20 anos uma cidade muda muito. Em dez anos já muda muito, em 20 muda muito mais. Fico extremamente feliz sabendo que o senhor acha que um contrato de dez anos é um contrato muito longo.

Espero que isso seja aplicado nos outros contratos da cidade de São Paulo.

Essas são as perguntas que eu gostaria de fazer ao senhor.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Tem a palavra o nobre Vereador George Hato.

O SR. GEORGE HATO – Boa tarde a todos. O que me preocupa são os 50% da frota de São Paulo estar sem controle. Vemos o meio ambiente da Cidade com esse ar cancerígeno lotando os hospitais. O atendimento médico com doenças respiratórias vem crescendo em São Paulo devido a esse ar que respiramos. As motos vão passar por inspeção veicular porque as motos, parece, são as que mais poluem em São Paulo.

Também quero dizer que o PMDB registrou o primeiro projeto na Casa que é

investir no transporte sobre trilhos. Essa é a saída para o meio ambiente em São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Tem a palavra o Sr. Luís Fernando Massonetto.

O SR. LUÍS FERNANDO MASSONETTO – Agradeço às questões. Inicialmente responderei a questão da nobre Vereadora Sandra Tadeu em relação ao prazo longo do contrato. Na verdade, a consideração do contrato se é curto ou longo depende da característica do serviço que está sendo prestado. Quando fiz a consideração de que dez anos parece muito tempo para esse tipo de serviço é porque não parece existir investimento necessário pela empresa contratada que justifique um prazo tão longo que seja necessário para a amortização dos investimentos. É difícil fazer uma prestação geral sobre o prazo do contrato sem observar objetos específicos da contratação. Essa é a primeira consideração.

Em relação às quatro questões redigidas pelo nobre Vereador Tuma. Primeiramente, a relação da mudança de modalidade. O artigo 175 da Constituição prevê a delegação mediante licitação no serviço público e a forma cadastramento é uma forma que a própria Prefeitura já admite como legítima em respeito ao artigo 175. Então, o PL 24 autoriza de modo específico a contratação por cadastramento e não prescinde do processo de licitação. Ninguém disse que não haverá um processo de licitação das empresas que prestarão esse serviço pela forma de cadastramento, de modo que vemos resguardado o art. 175, na forma prevista no PL 24.

Em relação à frequência dos 120 dias e à possibilidade de outro município prever a inspeção veicular: essa possibilidade não existe. Na verdade, a legislação prevê que somente municípios com mais de três milhões de veículos façam inspeção veicular. Ou seja, em São Paulo, somente o Município de São Paulo está autorizado a fazer a inspeção. E o próprio PL encaminhado à Câmara prevê que tão logo o Estado edite o seu plano, com a previsão da inspeção, essa cobrança dos veículos que trafegam mais de 120 dias deixa de existir. Ou seja, é uma norma transitória, até que o Estado de São Paulo harmonize a sua legislação com a legislação municipal, e preveja a existência da inspeção veicular obrigatória.

O SR. EDUARDO TUMA – O senhor me concede um aparte?

O SR. LUÍS FERNANDO MASSONETTO – Claro.

O SR. EDUARDO TUMA – O projeto estadual é claro ao mencionar a modalidade de concessão e licitação – distinto do projeto municipal, obviamente. No caso de o projeto estadual ser aprovado, como se dará essa mudança? Haverá uma nova mudança, uma nova modalidade? Porque o projeto de lei que tramita na Assembleia Legislativa afirma isso expressamente.

O SR. LUÍS FERNANDO MASSONETTO – O nosso objetivo é harmonizar o serviço prestado no Município tão logo o Estado de São Paulo aprove a inspeção veicular no Estado.

Sempre lembrando que a forma de prestação do serviço, a forma de contratação é prerrogativa da Administração. E é prerrogativa desta Câmara decidir – e é o que encaminhamos – que uma nova modalidade é possível e mais conveniente ao interesse público.

Não haveria conflito. O Estado poderia contratar na forma preconizada na legislação estadual, o Município na forma preconizada na legislação municipal sem que a gente consiga identificar nisso um conflito aparente das normas. Mas repito, o nosso interesse é harmonizar a legislação e se em algum momento sobrevier um conflito, ele será de modo muito satisfatório sanado pelo Município que deseja essa harmonização da legislação. Saliento o artigo 7º do PL, que exatamente sublinha essa necessidade de harmonização das legislações.

Em relação às destinações do recurso, o reembolso é pago com a fonte tesouro. O reembolso não solicitado significa uma execução a menor do orçamento previsto pelo Município. Não estamos prevendo o isolamento disso em nenhum tipo de fundo, o que há é uma previsão orçamentária e o desembolso feito pelo Município na medida daquilo que for solicitado a título de reembolso. Então não se fala em recurso sobressalente, mas sim e eventualmente numa execução orçamentária a menor do que a prevista por esta Casa.

Por fim, a questão da periodicidade, o que o projeto prevê é discutir a periodicidade com base no que a legislação federal preconiza. A todo o momento leitura sistêmica da resolução 318, da resolução 418, mostra a necessidade de adequação de meios e fins. A necessidade de interpretarmos proporcionalmente o que prevê a legislação federal. A necessidade de revisarmos periodicamente a relação de custo benefício entre a inspeção veicular e o plano de emissão do ente que realiza a inspeção veicular.

Então o Prefeito, em alguns momentos disse imaginar que o desejável seria uma inspeção a cada dois anos, mas salientou no projeto que essa é uma decisão técnica. E a definição da frota alvo, de como ocorre a adequação do instrumento de inspeção veicular ao PCPV se dará a partir de um órgão técnico, de um parecer técnico de uma entidade especializada. Então remetemos no espírito da legislação federal a periodicidade a essa adequação técnica entre meios e fins.

_____ **O SR. EDUARDO TUMA** - Então não há possibilidade de uma inspeção que não seja...

O SR._____ - Posso interpelar, Sr. Presidente, também tenho dúvida.

O SR. EDUARDO TUMA- Numa audiência eu tenho de poder comentar a resposta, mas como diz o nosso Presidente, o Regimento é uma questão formal que tem de comportar alguma flexibilidade.

Só para complementar a resposta do Secretário, a inspeção terá de ser anual, não poderá ser feita de dois em dois anos?

A SRA. SANDRA TADEU – Na questão do reembolso não ficou claro para mim. Somos da Comissão de Justiça, se não podemos indagar, então quando chegar essa oportunidade de perguntar, nobre Vereador, o senhor pergunta.

Na minha questão, Secretário, no reembolso o que acontece? Vai haver uma dificuldade de receber esse reembolso. Já que não vamos cobrar essa taxa, aqueles que forem

aprovados, acho que nem deveriam pagar. A partir do momento que a lei foi aprovada isso já tem de ser abolido. Não posso cobrar para depois receber. Temos uma enorme dificuldade de algumas benesses que a Prefeitura dá para algumas modalidades e temos dificuldade para que isso aconteça. E estou vendo aqui uma dificuldade que vamos ter de receber isso.

Na verdade, o que tem de ser feito? Aqueles aprovados não pago nada a partir do momento que o projeto foi aprovado. Esse negócio do reembolso, tenho certeza, Secretário, vamos ter uma porção de reclamações no gabinete, dificuldade de receber o dinheiro. Então já que vamos tirar a taxa veicular porque isso, porque aquilo, já dentro do projeto temos de abolir essa cobrança para os carros que forem aprovados. E outra questão, se há um dado da Cetesb de quanto melhorou a qualidade do ar na Capital.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Tem a palavra o Sr. Secretário.

O SR. SECRETÁRIO – É uma questão de mérito, em relação ao reembolso. A forma prevista, evidente, prevê em seu subtexto, um aparato suficientemente montado para que seja eficiente. O Princípio da Eficiência é um princípio da Administração Pública.

A Secretaria de Finanças já pensa em um sistema, o aperfeiçoamento do sistema que já foi utilizado em 2009, de modo que possamos, de maneira efetiva, garantir o reembolso pedido pelo cidadão.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Pela ordem de inscrição temos 10 Srs. Vereadores inscritos. O primeiro inscrito é o Sr. Vereador Dalton Silvano; o segundo é o Sr. Marco Aurélio.

Aqueles vereadores que não necessitem de ocupar os três minutos, peço a gentileza que façam no menor tempo possível para que possamos otimizar o tempo, dando direito a todas as pessoas inscritas de se manifestar.

Tem a palavra o nobre Vereador Dalton Silvano.

O SR. DALTON SILVANO – Boa tarde a todos.

Farei um registro à Mesa. Quando se fala da obrigatoriedade de se fazer a

inspeção veicular - e no que resgatei, a Lei 10.203, quando se colocou a renovação, a aprovação da medida provisória – o verbo é muito claro. O § 2, artigo 12, dispõe que “os municípios com cota total e igual ou superior a 3 milhões de veículos poderão implantar”, “poderão”, que não quer dizer “deverão”.

Então, na medida em que poderão e que o sistema foi implantado, o sistema atende os interesses da cidade de São Paulo, do ponto de vista de melhorar a qualidade de vida. E é nesse sentido, também, que o Partido Verde tem, em seu Estatuto, a questão de colocarmos a inspeção ambiental de todos os veículos, retirando de circulação aqueles que poluem, os irrecuperavelmente poluentes.

Portanto, do ponto de vista do conceito, do ponto de vista do projeto de lei, a inspeção veicular atende a cidade de São Paulo, do ponto de vista da melhoria de nosso ar.

O Vereador Gilberto Natalini costuma falar muito, porque é um assunto polêmico, mas, de qualquer forma, há um registro que o estudo do Laboratório de Poluição Atmosférica, da Faculdade de Medicina, constatou que 580 vidas foram salvas e 1500 internações hospitalares, na região metropolitana, foram evitadas. O Vereador gosta de colocar número, embora seja um número que tenha um estudo, até da própria Secretaria do Verde e Meio Ambiente.

Então, do ponto de vista, do contexto, o projeto de lei vem atender as necessidades, os anseios daqueles que querem melhorar a qualidade do ar e, portanto, a qualidade de vida das pessoas.

Já ouvi e não vou repetir tudo aquilo que os Srs. Vereadores já falaram, até porque podemos fazer emenda ao projeto de lei, melhorar, aprimorar o projeto de lei. Não sei se há, aqui, algum representante do IPT. Se tiver, gostaria de poder ouvi-lo. Temos um compromisso de ouvir os técnicos do IPT, até para falar sobre a questão da periodicidade e que é a grande polêmica que há nesse projeto. Teremos outra audiência pública para que, inclusive, possamos aprimorar as informações, do ponto de vista da qualidade do ar, a questão da periodicidade. É

importante que possamos ouvir os técnicos – ou o técnico – do IPT. Não sei se ele falará no dia de hoje.

De resto, continuaremos debatendo em plenário essa matéria.

Sr. Secretário, uma sugestão, não sei se poderia ser criado um sistema de isenção do ano seguinte. Ou seja, aquele carro que passou na inspeção veicular e que tem o seu crédito a ser devolvido, que no ano seguinte ele possa ficar isento. Ou seja, seria uma forma de facilitar o seu reembolso: pagou e, ao invés de pedir o reembolso, ele poderia, então, no ano seguinte ficar isento dessa taxa.

A bancada do PV vai continuar debatendo esse assunto para, se for o caso, apresentar a devida emenda ao PL 024/13.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Quero registrar a presença dos nobres Vereadores Gilson Barreto e Ricardo Nunes.

Tem a palavra o nobre Vereador Marco Aurélio Cunha.

O SR. MARCO AURÉLIO CUNHA – Boa tarde a todos. É importante que todos participem desse debate.

A minha preocupação tem sido a seguinte: a inspeção veicular é boa? É boa. Todos sabem que é necessária? Sim. Fundamental para a cidade de São Paulo? Sim. Faz bem à saúde, segundo o médico e colega Sr. Paulo Saldiva, maior autoridade em poluição ambiental e Medicina no Brasil, que categoricamente aprova a necessidade da inspeção veicular? Sim. Qual é a grande discussão e o debate? O contrato e a taxa. O problema é o contrato. Como vamos fazer para tirar essa empresa que não queremos, eventualmente, o Governo atual? Quais são os subterfúgios? Como conseguiremos fazer isso? Esse problema prejudica a cidade de São Paulo.

Não tenho nenhum aval para defender a empresa “a”, “b” ou “c”. Tenho de defender a inspeção veicular, ela é fundamental, como acabou de dizer o Vereador Dalton Silvano, na

preservação de saúde e vidas em São Paulo. Começa-se a debater para cumprir uma promessa de campanha. “Dois anos, vamos acabar com a inspeção. A taxa vai ser devolvida.” Faço uma pergunta ao Secretário, quanto custa para devolver uma taxa de 40 ou 50 reais sob o ponto de vista “critérios”, aquela questão do banco? O banco cobra muito caro para fazer um serviço, quanto custa para devolver uma taxa de 50 reais aos cofres públicos? Quase o valor da taxa? Metade da taxa? Faz sentido?

Então, o que temos de tentar mostrar é que o processo da inspeção veicular foi bom, mas não é completo. Não é completo? Então, vamos tirar. Só avançamos metade, é como se dissesse que diminuimos a mortalidade infantil em 50% e não em 100%, então, ela não serve, vamos acabar com o programa. Acabando com o programa, acabamos com a visão crítica do mesmo. E isso é inaceitável. Depois, a Câmara Municipal dá o aval a um órgão competente que vai dizer o que nós assinamos. O IPT é que vai decidir aquilo que eu votei. É inaceitável. Por que esse órgão falou tanto em monopólio? Por que é o IPT e não quatro ou cinco órgãos para podermos analisar de forma mais isenta? Por que tem de ser o IPT? Nada contra o IPT, mas se há algo contra a Controlar, por que o IPT é absoluto nessa decisão? Da mesma maneira que a Controlar é um monopólio o IPT passará a ser.

Gostaria de entender isso, o monopólio do IPT. Agora, sai da Controlar e vai para o IPT? Não, desculpe, eu não aceito isso. Eu aceito toda a discussão por conta da taxa. Prometeu que vai tirar a taxa, tira. Quem vai pagar? É o Município? Quem não tem carro? Vocês irão decidir. Quem decide é o Secretário. O pobre que não tem carro vai pagar a inspeção veicular de São Paulo.

O importante é que a inspeção veicular é fundamental como saúde pública, como proteção às crianças que nascem, aos idosos nas calçadas. É um sistema de qualidade de vida, mas como alguém prometeu que vai tirar a taxa, nós vamos desacelerar o processo. Desculpe, mas não aceito isso. Aceito qualquer discussão que não seja por conta da empresa. Aceito qualquer discussão temática, mas não aceito, por exemplo, multiplicar. Tirar o

monopólio, tudo bem, vamos multiplicar, fazer uma série de pequenas concessões de “mini Controlares”. Vamos fazer o seguinte, vai ser como era antigamente, o sujeito vai ao despachante e tem a carta sem fazer exame; o sujeito vai a algum outro pontinho, no Seu Zé do farol e faz exame da Controlar. Não precisa nem levar o carro.

Se o Governo, anterior ou atual, não consegue fazer o controle de uma empresa só, fiscalizar, imaginem em 40, 50, 100 bocas de porco.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Tem a palavra o nobre Vereador Alfredinho.

O SR. ALFREDINHO – Srs. Membros da Comissão e Srs. Vereadores, parabênzo os Srs. Secretários Massonetto e Ricardo Teixeira, principalmente o Sr. Ricardo Teixeira, pela maneira como elaborou o projeto, difícil de ser entendido. Quanto a esse em questão, temos facilidade de entender a sua proposta. Primeiramente, digo que o debate aqui é exatamente para corrigirmos um contrato que tem falhas. Falo de uma empresa que teve esse contrato por meio de uma concessão; e não há nenhuma contrapartida que ajude a Cidade. Isso é pior do que o contrato das concessionárias, que cuidam do pedágio em estradas. Pelo menos, as concessionárias têm uma contrapartida, a conservação de estradas. Aqui não há contrapartida. Aqui é uma empresa privada que explora e lucra. Portanto, precisamos corrigir isso.

Ouvi falar que, por ser um grande investimento que essa empresa teria de fazer, haveria controle da inspeção com uma única empresa. Ocorre que o grande investimento é um galpão com algumas máquinas que fazem inspeção, as quais já há em grandes centros automotivos. Segundo, o projeto esclarece bem a questão da frota-alvo. Mais da metade dos veículos, possivelmente os que mais poluem, não são inspecionados.

Embu-Guaçu deve estar entre as cidades com menor média de renda, mas sua frota tem aumentado bastante. É claro que há carros que fogem da inspeção veicular na Cidade de São Paulo. A principal responsabilidade do controle da poluição é das montadoras. Fui trabalhador em montadoras. Houve um Presidente, no passado, que disse que nossos

carros eram carroças. Hoje não são mais; podem não estar entre os mais modernos, mas já há carros razoavelmente um pouco mais avançados do que um fusquinha. Por que não colocam, em montadoras, uma fiscalização para inspecionar carros por meio de lotes, para ver se eles poluem ou os motores estão sendo fabricados dentro das técnicas mais modernizadas? A montadora é a responsável por isso. Sei que as montadoras têm evoluído, mas é necessário haver esse controle.

Fico muito contente porque o principal tema do debate não é mais a taxa, uma pauta importante. Está sendo tratado aqui o problema do contrato. Temos de reconhecer a importância do controle do meio ambiente. Há vários estudos feitos pela própria Secretaria. Não vi, até agora, se o meio ambiente, na Cidade, melhorou ou não. Não acredito que tenha melhorado, porque mais da metade da frota não foi inspecionada,

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Tem a palavra o nobre Vereador Orlando Silva.

O SR. ORLANDO SILVA – Sr. Presidente, Srs. Vereadores e cidadãos de São Paulo que acompanham essa reunião, a audiência pública deve servir para que possamos ouvir a população. É muito importante ela se manifestar. Faço aqui uma sugestão. A eleição já passou. Há eventuais compromissos eleitorais fixados durante o período do ano passado. O foco aqui é debatermos o conteúdo do projeto de lei que foi enviado a esta Casa. Queremos ouvir o que pensa a Cidade de São Paulo sobre esse PL. Temos mais consenso do que convergências nessa matéria. Qual é o primeiro grande consenso? Que é necessário realizarmos inspeção veicular na Cidade de São Paulo. Todos concordamos com isso. Essa é uma conquista da cidade. Alguns dos meus colegas que falaram aqui apontaram que a legislação federal não obriga a cidade de São Paulo a fazer inspeção veicular, faculta. Eu considero que foi uma conquista de São Paulo, ainda que não fosse obrigatório, que a Cidade, por iniciativa do Executivo, por participação do Legislativo, tenha instituído a inspeção veicular na Cidade.

Não há dúvida quanto à necessidade de se fazer inspeção veicular. Quem insinua

que o Governo pode ser contra a inspeção veicular, tenta colocar uma cortina de fumaça para ocultar, eventualmente, outro interesse.

É importante fixarmos aquilo que é consenso. Segundo, é consenso que é necessário ter um plano estadual. Não é um problema do Governo do Estado de São Paulo, é um problema do Estado de São Paulo, onde o Governo Estadual, a Assembleia Legislativa e a sociedade paulista deve se mobilizar para que o programa seja instituído no âmbito do Estado sob pena de diminuir o impacto dos programas de combate à poluição veicular na nossa Cidade e sob pena de punir os cidadãos paulistas. Por isso, creio que esse é outro consenso que temos de valorizar.

O terceiro ponto importante é a frota alvo. Pelo que percebi, estamos todos de acordo quanto à necessidade de se ampliar a frota alvo, porque não é razoável que o cidadão licencie o automóvel fora da cidade de São Paulo para ficar fora de uma regra que atinge todos da Cidade e não haja nenhum tipo de interferência para inibir esse tipo de conduta.

O debate deveria se concentrar sobre ser correto ou não haver monopólio de uma única empresa para prestar esse serviço. É um debate que pode ser feito. Segundo, quando formos debater o novo modelo, o modelo que permita que mais empresas, eventualmente, prestem esse serviço – e aí uma pergunta ao nosso Secretário – seria adequado que a lei previsse critérios objetivos para a qualificação dessas empresas? De fato, esse é um tema relevante e exige uma qualificação de empresas que possam ofertar serviço.

Gostaria que o Sr. Secretário do Verde pudesse falar sobre a experiência internacional. Eu sei que há inspeção veicular em 50 países. São Paulo é uma cidade mundial. Queria que o Sr. Secretário comentasse o estudo que, eventualmente, tenha sido feito sobre isso. Creio que fazendo a inspeção veicular, São Paulo honra o seu lema: conduz, não é conduzida. Não importa que seja facultado, não importa que o Estado não faça, mas a Cidade deve cumprir o seu papel.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Tem a palavra o nobre Vereador Tripoli.

O SR. ROBERTO TRIPOLI – Sr. Presidente, Sras. e Srs. Vereadores, sociedade civil organizada que não vi até agora, eu queria lembrar que tive o privilégio de apresentar na Lei Orgânica do Município a questão da audiência pública. Não existia audiência pública. Eu, junto com o então Vereador Arnaldo Madeira, criamos a audiência pública para a questão financeira. O nome já diz: audiência pública. Até agora eu ouvi dois secretários, por 15 ou 20 minutos, e os Srs. Vereadores por duas horas. Então, não vi ainda o público presente. Quer dizer, não vi audiência pública.

Eu questionei ao Prefeito Haddad sobre o projeto em relação a um ou dois anos. Eu acredito que tenha de ser um ano e que tenha de se pagar caro quem tem carro.

Sr. Secretário de Negócios Jurídicos, eu discordo de V.Exa. e penso que quem tem carro tem de pagar caro porque vai poluir. Eu gostaria de um debate técnico. Eu conversei com o Sr. Prefeito e com o líder do Governo no sentido de, antes da 2ª votação, realizarmos uma audiência pública junto com o IPT, junto com o Greenpeace e outras entidades, pois eu quero entender tecnicamente. V.Exa. fala dos carros fabricados no Brasil. Só que o carro fabricado aqui não é o mesmo carro que é vendido lá fora, o catalisador é outro. É outro carro. O carro que fazemos para os brasileiros é um e o que é exportado é outro.

A informação que tenho é que os carros novos poluem. Agora, quero ouvir a família Branco, o IPT, o médico Natalini. Quero ouvir.

Nesse sentido, já combinando com o Líder do Governo, realizaremos outra audiência pública, antes da segunda votação e gostaria que fosse técnica. Quer dizer, não sou o dono da palavra, mas gostaria que fosse técnica.

Assim, trazer todos os técnicos para vê-los discutindo e para entender melhor se o carro, de fato, polui, se não polui.

Quero ouvir os técnicos. Vereadores, Sr. Presidente, eu ouço no plenário. Na

votação de hoje, temos Grande e Pequeno Expediente, temos a discussão do projeto, cada Parlamentar pode falar por meia hora. Enfim, vamos, entre nós, discutir.

Mas, num primeiro momento, faço uma crítica à audiência pública, pois o tempo que demos terminará às 2h e não ouvi nenhum público, não ouvi, quer dizer, fora os técnicos que respeito, tanto o Secretário do Meio Ambiente, quanto nosso Jurídico, ainda quero saber – sou da Comissão de Finanças - o impacto econômico se foi um ano ou se foram dois anos.

Se for um ano é uma situação. Se forem dois anos é outra. Quer dizer, no que me diz respeito, quero saber dos técnicos como vai ser esse processo.

E parabéns à inspeção veicular. Acho que tem de existir e vai continuar existindo. É positivo. Não tem retrocesso. O Prefeito Kassab colocou em prática o que é algo importante para a Cidade. Ele teve peito de fazer isso, com todas as críticas que obteve.

O Governador Geraldo Alckmin ainda não teve coragem de enfrentar a Assembleia no sentido de resolver essa questão da inspeção. Minha dúvida é, que nem castração dos animais, controle da natalidade, faz-se na Cidade de São Paulo e se não fizer no entorno da Grande São Paulo o retorno é nenhum. Por isso, o Estado tem de participar.

Mas tudo isso quero ouvir dos técnicos. Obrigado. Desculpe alguma coisa.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – O critério sempre foi de ouvir os Srs. Vereadores, membros da comissão e, em seguida, os Srs. Vereadores presentes e, depois, os representantes da sociedade civil organizada, hoje, por exemplo, temos sete e teremos o maior prazer em ouvi-los. Por isso, peço aos Srs. Vereadores cumprirem o prazo destinado ao pronunciamento.

Tem a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO - Serei objetivo e direto. Cumprimento a todos.

Preocupou-me de maneira bastante intensa na propositura é que é apresentada como um projeto de lei que estabelecerá nova orientação para o Plano de Controle de Poluição Veicular. Então ele apresenta como elaborar.

Em toda pesquisa feita pela Administração o projeto não remete ao plano que já existe.

A Cidade já tem um plano e ele não aparece em momento algum do processo.

Ou seja, a Cidade de São Paulo tem um plano apresentado, discutido e aprovado que não aparece em momento algum.

Eu mesmo fui buscar até nas pesquisas pela Procuradoria da Casa se o decreto que deu consistência ao plano em vigor estaria ali colocado. Ele não aparece em momento algum. É como se não tivesse o plano que foi apresentado pela Administração e que não é difícil achar, afinal, é um decreto.

Então a Administração manda para cá um projeto que estabelece a elaboração de algo já existente.

Portanto, é difícil iniciar um debate sobre o principal, se o principal foi sobejamente discutido pela Administração, mas volta-se ao *status* como se não tivesse sido feito esse debate.

Estranho o processo legislativo composto com muita competência pelo Secretário mas não ter sido investigado até 2011, onde tem lá.

Posso até entregar para nosso Secretário para ele levar o plano integral: Plano de Controle da Poluição Veicular do Município de São Paulo, que é de fevereiro de 2011.

Pronto. Pode ser anexado. Fica algo que a Administração fingiu que existia ou quis fazer que não existe. Mas existe.

Portanto, estamos falando de um projeto de lei que determina as regras para algo que já existe.

Incomoda-me ainda mais o seguinte: fizemos um debate em plenário, uma audiência pública parecida com essa, com o Secretário de Finanças.

Naquela ocasião, perguntei ao Secretário: “Como faremos o cálculo do impacto de algo que é o IPT a calcular?”

Estranhamente, depois, junta-se ao processo carta do Secretário de Governo dizendo, do impacto, que é impossível ser calculado.

Desculpe-me, se fosse eu a técnica da Secretaria de Planejamento - que assina o documento: Leda Maria, junto com Fábio Ferreira e Miriam – não teria coragem de assinar esse documento. E sou muito sincero aqui, pois não é possível calcular o impacto financeiro se é o IPT que vai dizer a periodicidade. Não é verdade isso.

Portanto, o documento anexado ao processo que faz o cálculo do impacto financeiro não consegue calcular o que o IPT ainda não falou. O IPT, ou aquele conjunto de organizações, que, muito bem aqui, foi trazido pelo nosso Vereador Marco Aurélio Cunha, que é médico.

Quero concordar com o nobre Vereador Alfredinho: o problema não está no projeto, não está no plano. O problema está no contrato.

Então vamos enfrentar o contrato.

O que não dá é mandar um projeto para cá, com diversos artigos para enfrentar o contrato. Então já tem plano, o plano está lá, já tem regras, as regras estão estabelecidas. Vamos enfrentar o contrato, vamos ser corajosos de dizer que o problema é o contrato e vamos enfrentar o contrato. E terão o apoio de todo o Parlamento para entregar isso.

Agora, mandar um projeto para a Câmara solicitando a nova elaboração, a elaboração de algo que se sugere que não existe e existe, aí fica difícil esse debate de qualidade verdadeiro que foi tão bem apresentado pelo Prefeito quando da vinda a esta Casa.

Para consolidar, Sr. Secretário e Sr. Presidente, o documento trazido pela Secretaria de Planejamento anuncia objetivamente o termo proposto nos induziria à obrigatoriedade do município reembolsar os valores pagos à concessionária. Continua anunciando uma concessionária, algo que V.Exa. aqui também, com muito esforço, vem apresentar uma mudança. Parece-me que a elaboração legislativa trazida a esta Casa requer nova análise por parte do próprio Governo, conversando técnicos do planejamento, técnicos de

finanças, técnicos de meio ambiente e técnicos do Gabinete do Prefeito, para decidirem o que querem. Aí sim o Parlamento terá toda condição de auxiliar. Enquanto não se decidir o que o Governo quer, é difícil pedir ao Parlamento a manifestação em algo que ainda está inconcluso junto às autoridades executivas. Então o pedido do Vereador Police Neto, e vou levar isso à minha bancada, é que o Prefeito retire o projeto para que o reelabore à luz do plano que já existe. Aí sim poderemos tomar as decisões necessárias, inclusive de denunciar contrato, buscar os novos mecanismos para ficar mais barato, mais eficiente, mais universal. Agora, reconhecendo que a cidade não começou no dia 1º de janeiro de 2013 e começo há bom tempo.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Tem a palavra o nobre Vereador Aurélio Nomura e, em seguida, o Vereador Mário Covas Neto.

O SR. AURÉLIO NOMURA – Vou ser extremamente rápido. Quero cumprimentar o Secretário Ricardo Teixeira, o Secretário Massoneto e cumprimentar todos os Vereadores aqui presentes.

Há um ano conseguir, na Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, trazer numa discussão aqui o então Secretário do Meio Ambiente, Eduardo Jorge, o Dr. Aralde, da Controlar, e o Prof. Saldiva, da Saúde Pública. Então só corrigindo aqui o amigo Vereador Dalton Silvano, o Dr. Saldiva falou que a inspeção veicular salva o equivalente a 252 vidas por ano. Só para corrigir, não trezentas e pouco, como V.Exa. havia afirmado. Só como título de sugestão, uma informação dada pela Faculdade de Saúde Pública da USP.

Mas o que me chama muito a atenção é que desde aquela época eu tenho acompanhado os jornais, tenho acompanhado as decisões do Supremo Tribunal Federal, mas salvo melhor juízo, aí entrando na questão de legalidade aqui da Comissão, vejo ainda que não foi sanada a dúvida com relação à constitucionalidade de legislar por parte dos estados e dos municípios. Nós temos inúmeras decisões sob medida cautelar firmadas pelo Supremo e

parece que temos uma jurisprudência unânime onde afirma que matéria de inspeção veicular é matéria ligada a trânsito e matéria ligada a trânsito é uma matéria de competência eminentemente exclusiva da União. Então essa é a primeira questão que deveria indagar, mesmo porque parece que temos uma ação, ou estamos em vias de termos uma ação, a Prefeitura de São Paulo, movida pela Promotoria Pública de São Paulo onde indaga, por meio de uma ação de anulação, as autuações feitas pela Prefeitura do Município de São Paulo em todo esse período. Segundo o que afirma o Código de Trânsito Brasileiro, autuação no caso de não ter a inspeção veicular diz respeito a 124 reais e não 500 e poucos reais, como a Prefeitura do Município de São Paulo, até hoje, vem cobrando. Como também exige pelo Código apreensão imediata do veículo, coisa que também não acontece na atual lei. Então essa é a primeira questão.

Teríamos outras questões, mas essa é a coisa que mais me chama atenção. Essa questão com relação a legalidade e a possibilidade efetiva da Prefeitura do Município de São Paulo aprovar uma lei visando a inspeção veicular.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Com a palavra o nobre Vereador Mário Covas Neto.

O SR. MÁRIO COVAS NETO – Boa tarde a todos. Tenho quatro questões a abordar. A primeira diz respeito a uma mudança no discurso do Prefeito Haddad ou dessa administração, enquanto da campanha e agora. A campanha o combinado era: não vamos mais cobrar a taxa. Ai foi mudando, tal, agora já se fala em devolução desde que o cara requeira. Fala em outras coisas e o que mais me incomoda é o fato de que, vejo algumas pessoas fazendo uma indagação, se o sistema de inspeção, realmente, vale a pena ou não. Se ele diminui alguma coisa na poluição ou não. Lembro que fazer essa inspeção não significa você melhorar a qualidade do ar e sim evitar que ele piore. O que vai fazer é com que os gases sejam emitidos em uma menor intensidade do que não fazendo a inspeção. Portanto, fazer o cálculo do que vai melhorar o ar, ou o que melhorou o ar durante esse período, não é caminho

mais adequado.

Segundo, nessa mudança de foco, há uma tendência a se colocar o Governo do Estado de São Paulo como alguém que não ajuda essa coisa melhorar na medida em que não aprova uma lei que está na Assembleia desde 2009. É verdade. São quatro anos que se passaram. De uma lei, ela poderia ser mais rápida, não é o tempo médio dessa Casa, essa Casa demora muito mais. Vamos imaginar que a assembleia tenha o tempo necessário para sua discussão, sua aprovação. Enquanto essa Lei está sendo discutida o Consema aqui em São Paulo se reuniu e ano passado aprovou a norma técnica para os municípios que devem fazer sua inspeção. Ou seja, independentemente, do que a Lei prevê já há o Consema Estadual, tomou providências de que tão logo seja aprovada ela pode ser colocada em prática e quais os municípios que devem fazer essa inspeção. Agora, o que é incrível é que o Projeto de Lei Federal 5979 de 2001, que está tramitando no Congresso Nacional trata da inspeção veicular em todo Território Nacional. Há 12 anos o PT está no governo e não faz nenhum gesto de aprovar essa lei. E agora vem acusar o Governo do Estado, aqui de São Paulo. A relação que o Prefeito tem com a Presidente, pode muito bem aprovar nacionalmente. Não precisa da Lei Estadual. Mas parece que o que vale para lá não vale para cá, ou o que vale aqui não vale para lá. Recomendo, pelo tempo que está na Casa a discussão da lei, ela pode estar mais adiantada quem sabe, ela pode ser aprovada antes, aqui do Estado.

Finalmente, fiz um levantamento junto ao site da Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo, sobre os repasses do IPVA ao Município e vi que desde 2008 até agora, 2013, os repasses só aumentaram. Em nenhum momento ele diminuiu. Diga-se de passagem que em janeiro de 2013 o repasse foi de 818 milhões, houve um aumento de 3,4% sobre os valores do ano passado, ou seja, não houve nenhuma queda de arrecadação de ICMS de repasse. Essa é uma conta que só a Prefeitura sabe fazer.

Por último, quando se fala em 43% do aumento da frota de Embu-Guaçu, e que tenho todo respeito pela população e pela cidade de Embu-Guaçu, mas em números absolutos

quanto isso significa? Dez mil carros, vinte mil carros, cem mil carros, um milhão de carros? Com certeza não é uma milhão. Mas nós temos na cidade de São Paulo 50% da frota que não faz inspeção, são quatro milhões de veículos que estão transitando na cidade, que são licenciados aqui e que não fazem a inspeção. E se vai atribuir ao município vizinho, que aumentou um pouco o seus licenciamentos, com sendo ele o causador da poluição. Tenha dó. Vamos melhorar a nossa inspeção aqui, nosso mecanismo de fiscalização, já que temos mecanismo de fiscalizar os veículos de outros municípios, talvez a gente consiga fiscalizar os municípios deste município e que todos façam a inspeção, que é obrigatória.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Tem a palavra o nobre Vereador Paulo Fiorilo.

O SR. PAULO FIORILO – Sr. Presidente, senhoras e senhores Vereadores, Secretários Massoneto e Ricardo Teixeira, público presente, primeiro é importante que se faça o debate na sua totalidade e através das audiências públicas nós temos um instrumento para este debate. Então quero aqui dizer, Sr. Presidente, que a Comissão dá um passo importante para que a gente possa não só debater o projeto, mas discutir um tema que foi pautado na campanha eleitoral.

Eu fico triste quando vejo Vereadores dizendo que querem acabar com a inspeção. O projeto de lei trazido à Câmara não propõe acabar com a inspeção, ao contrário, propõe que seja devolvida a taxa daquele que teve seu carro aprovado na inspeção veicular.

Eu ouvi uma indagação do Vereador Conte Lopes que eu gostaria que o Secretário Massoneto pudesse comentar. Parece-me que não há fiscalização por parte do Estado, e aí Vereador Covas, eu queria pedir permissão para fazer uma referência ao Governo do Estado no que diz respeito à fiscalização dos carros que não são licenciados, ou que continuam transitando de forma irregular. Esse tipo de problema é muito grave, por que a quem cabe a fiscalização desses que não licenciaram, desses que não cumpriram com as normas legais? É preciso fazer esse debate, porque a cidade de São Paulo tem a maior frota e aí, Vereador

Covas, usar o argumento do crescimento de 34% para Embu, a gente devia discutir os 4% para São Paulo. Por que será que a frota de São Paulo aumentou tão pouco? Será que a maior cidade, considerada uma metrópole, não teve aquisições de carro para poder crescer como cresceram outros municípios?

Terceiro, a gente tenta sempre escamotear o debate e aí vamos fazer o debate do PT, do PSDB, do Governo do Estado, do Governo Federal. Eu fiz essa afirmação no plenário e vou fazer aqui, Osasco tentou implementar a inspeção veicular, foi barrado porque a Assembleia ainda não aprovou a lei estadual encaminhada pelo então Governador José Serra. Eu acho que mais do que a bravata, a Câmara deveria se dispor a ajudar a Assembleia, já que o Governador não pode interferir, a apoiar e aprovar esse projeto, porque, Vereador, projeto que tramita e que demora é porque não tem interesse de governo; projeto que tramita e é aprovado é porque tem interesse de Governo. Então acho que aqui nós precisamos fazer esse debate na sua totalidade, até porque não adianta nada... Não é que não adianta, claro que adianta, vamos continuar fazendo um debate dizendo que melhorou 1%, 0,5%, menos gente internada, mais gente internada, mas ou vamos fazer a inspeção no estado todo, nas cidades que são grandes concentradoras de veículos ou nós vamos ficar fazendo um debate pela metade.

Então, queria ouvir o Secretário, mas dizer que acho que a Câmara Municipal tem papel importante de receber propostas e sugestões, mas a proposta de Fernando Haddad é não ter mais taxa de Inspeção Veicular. Como ela vai ser devolvida, eu ouvi vários Secretários, Vereadores sugerindo, pode ser aperfeiçoado e melhorado. O que não podemos é fugir do debate porque a Inspeção só na cidade não vai resolver o problema ambiental em sua totalidade.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Tem a palavra o Vereador Natalini. Depois mais um Vereador, e então ouviremos todos os representantes da sociedade civil inscritos, e em

seguida virá a fala do Secretário.

O SR. NATALINI – Sr. Presidente, quero parabenizar a Comissão de Justiça presidida por V.Exa. por trazer o tema de forma tão aberta na Câmara em audiência pública.

Cumprimento os dois secretários, dos Negócios Jurídicos e do Verde e Meio Ambiente, os presentes, os Colegas, os convidados.

Quero dizer, com três palavras, o seguinte: faz parte do programa do Partido Verde a Inspeção Veicular, é programático do PV. Portanto, todos os filiados ao partido, como eu e os Vereadores Dalton, Tripoli e Abou Anni, também os militantes, têm obrigação programática de defender a Inspeção Veicular. Eu defendo a Inspeção Veicular. E mesmo que não fosse programa do Partido Verde, eu defendo como médico porque sei o que significa o impacto da poluição do ar, particularmente pelos particulados de enxofre na saúde pública numa cidade como São Paulo. No Rio de Janeiro é um pouco diferente porque é uma cidade com mar, tem muito mais circulação do ar. Nós, aqui, nos dias críticos de inverno, sofremos muito, particularmente crianças e idosos, mas sofremos nós todos. Quem aqui não teve conjuntivite química devido o enxofre da poluição ou laringite ou faringite? Quem não teve que atire a primeira pedra. Esse é o dia a dia de uma cidade como a nossa, na época das estiagens, no inverno quando a poluição atinge o pico.

Eu defendo como médico, eu acho que a Inspeção veio para ficar. Não temos condição de abrir discussão para flexibilização. Não temos direito histórico. A Câmara Municipal de São Paulo, a Prefeitura de São Paulo não tem o direito de propor flexibilização numa conquista como essa e tão difícil de ser implementada. É uma coisa, vamos dizer, “impopular”, é obrigatório, é trabalhoso, vai com o carro, paga, regula o motor. Enfim, existem três estágios para verificarmos que o carro não polua. O primeiro é a fábrica, é o motor, os nossos motores ainda são carroças sim, Vereador Alfredinho, nós produzimos motores inferiores do que a Europa produz, é verdade. É preciso melhorar, é verdade, mas está melhorando, melhorando. Segundo ponto, o nosso combustível porque a Petrobrás pisou na

bola, ela demorou em começar a mudar, e não mudou. O nosso diesel é assassino. E o terceiro ponto é o escapamento do carro, que é do que estamos tratando, neste momento. As três coisas se complementam.

Eu acho o estudo do Paulo Saldiva - e está aqui o Vereador Aurélio Nomura que falou do assunto - os dados são de 2011, só para diesel, o cálculo dele é que só na cidade de São Paulo evitamos 379 mortes, e na Grande São Paulo 584. O estudo está à disposição para quem quiser, está aqui, se querem saber se é ou não verdade, vamos discutir cientificamente, mas é um dado do Departamento de Patologia da maior faculdade de Medicina do país. Ele não é um irresponsável, trabalha cientificamente, conhecemos a sua equipe, é dedicado, é um dos melhores especialistas do mundo no assunto. Alguém vai ter coragem de voltar atrás para matar gente na cidade? E fora a questão da morte tem o adoecimento, que não estamos levando em conta, como bronquites, faringites, uma série de questões, são sequelas da poluição.

Defendo a inspeção com avanços, não com recuos. É isso que eu defendo.

Outro aspecto é que o projeto do Prefeito fala em pagar ou não pagar. O Prefeito quer dar uma isenção de pagamento. São de 150 a 200 milhões por ano. Eu sou daqueles que defende assim: poluidor-pagador. Está na lei da mudança de clima do Município de São Paulo. O Município de São Paulo tem de penalizar os que poluem dentro da cidade, poluidor-pagador. Quem tem carro e está poluindo, ele tem de pagar pela poluição que faz. E não pegar uma pessoa que nunca teve um carro na vida e pagar, através de imposto, uma poluição que não dele.

Por último, Presidente, quero levantar a seguinte questão: podemos discutir a flexibilização de empresas para fazer o trabalho. Agora, a pulverização da Inspeção é a mesma coisa do que o fim da Inspeção. Se pulverizar para milhares de locais credenciados, como é que vamos fiscalizar a qualidade da Inspeção? Essa é uma forma de destruir a Inspeção. O Rio de Janeiro é feito assim. Vai lá e veja qual é o resultado final! Vai lá ver se existe algum tipo de

Inspeção porque é pulverizado. A minha posição é de contribuição para melhorar a Inspeção, democratizar com o debate para melhorar.

Eu parablenizo e espero a proposta do Tripoli de trazer especialistas. E aqui nesta sala temos vários, eu estou vendo. Temos de trazê-los e ouvi-los, inclusive do IPT, para ouvirmos, aprendermos e tomarmos uma decisão mais acertada.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – O último é o Vereador Claudinho. Em seguida, tem a palavra o Sr. Alfred Schwartz. Anuncio, com alegria, a presença de Renato Tuma, pai do Vereador Eduardo Tuma.

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA – Sr. Presidente, durante o período de campanha fomos abordados, várias vezes, para falar da Inspeção Veicular. E não foi citado aqui um fato que as pessoas falavam muito é que ao irem fazer a Inspeção, por exemplo, por causa de uma braçadeira solta ter que voltar, ter que remarcar a Inspeção. As pessoas reclamam do ir e vir. Acho que durante o estudo para a nova proposta, que haja uma bancada, uma mesa, alguma coisa que pudesse suprir uma braçadeira, um parafuso solto e a pessoa completasse a Inspeção sem ter de remarcar. Obviamente, os técnicos poderiam determinar o que poderia ser reparado imediatamente no local ou não.

Era isso, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Tem a palavra o Sr. Alfred Schwartz.

O SR. ALFRED SCHWARTZ – Boa tarde, Presidente, Vereadores, Vereadoras, sou engenheiro mecânico, especialista em poluição veicular, trabalhei 20 anos na Cetesb, participei de todos os estudos e liderei os trabalhos que resultaram na legislação que hoje estamos discutindo. Estou muito a vontade para discutir a questão sob o ponto de vista técnico.

O primeiro ponto que me chama a atenção é o fato de que não está sendo observada a necessária subordinação da legislação municipal no que se refere ao modelo de Inspeção ao Conama. O Conselho Nacional do Meio Ambiente estabeleceu há duas décadas

um modelo de Inspeção centralizado que foi balizado em estudos técnicos, que a Cetesb dispõe, definidos com base naquilo que existe de melhor nesse campo. Então, há necessidade de subordinar o modelo às resoluções do Conama e à lei 8.723/93.

Um segundo ponto que gostaria de comentar é que ao ouvir os dados sobre a evasão, fiquei curioso em entender um pouco melhor, pesquisei o assunto e percebemos que, desde o início da década de 2000, o crescimento da frota da cidade de São Paulo é menor do que a do Estado. Então muito antes de existir a inspeção veicular a frota da cidade de São Paulo já crescia a taxas menores do que a frota das demais cidades.

Pegando dados mais recentes, por exemplo, do ABC, que serve para embasar um pouco a discussão que estão sendo colocada, a gente percebe que São Paulo, por exemplo, cresce menos que São Bernardo, mas cresce mais do que Santo André, é outro fato. E são duas cidades muito próximas. Então eu acho que a gente precisaria aprofundar um pouco melhor essa discussão porque eu não creio que não haja evasão, mas eu creio que os números estão sendo postos, calculados com a metodologia que foi aplicada, me parece exagerado.

Segundo ponto é com relação à pulverização ou multiplicação de centros de inspeção. Se tem um modelo que no mundo inteiro não dá certo é esse, porque esse é um modelo, fazer inspeção em oficina significa deixar a raposa cuidar do galinheiro. Significa que o dono da oficina vai estar sendo estimulado a, por exemplo, vender serviços, vender peças e aí remeto novamente ao Conama. O Conama proíbe taxativamente a realização desse tipo de inspeção.

Só contando um caso pessoal, numa fase da minha vida tive oportunidade de morar no estrangeiro, comprei um carro antigo, tive que levar esse carro a uma inspeção, o carro não estava em condições, mas o dono da oficina mecânica onde eu fiz essa inspeção me disse que eu não deveria me preocupar porque faria passar. Então entrou com todo os dados do meu carro no computador que ele tinha lá, só que na hora de medir a emissão do escapamento ele

colocou a sonda no escapamento de um outro carro, ou seja, o meu carro estava desregulado, o outro carro que ele tinha era um carro de referência, está regulado, portanto, o meu carro que não deveria ter passado, passou.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. – Claro que eu não aceitei. Só que essa é uma prática que existe na cidade de Los Angeles, nos Estados Unidos. Nós não estamos falando da Índia, do Paquistão, do Afeganistão. Então esse modelo, senhoras e senhores, o senhor leva um carro para o mecânico, ele simplesmente tira o cabo de vela do motor e faz a medição. O veículo é reprovado, aí, na sequência, o mecânico vai lhe oferecer uma série de serviços para regular esse carro, que obviamente, nem precise da regulagem. Então não existe condição de controlar isso, não é possível em lugar nenhum do mundo e duvido muito que a gente possa fazer isso.

O terceiro ponto que eu queira comentar, nós temos aí a conversão de veículos em oficinas, para gás natural. Os veículos convertidos são os que mais poluem, porque a conversão é mal feita. Então acho que precisamos olhar com muita atenção para não mudarmos – não estou aqui defendendo nenhuma empresa, a, b ou c; estou defendendo um conceito que foi estudado e tecnicamente embasado e que, inclusive, salvo engano, o IPT também defende o mesmo conceito, de se evitar que se desmonte uma coisa que está funcionando. Então, a questão contratual não é meu problema, é questão dos gestores, mude-se a empresa, mude-se o agente, enfim, mas não se mude o conceito porque essa aparente atratividade de fazer ali na esquina a inspeção é o caminho para institucionalizar fraudes e corrupção nesta cidade num setor que hoje acho que está muito bem servido.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Tem a palavra o Sr. Claudio Dalapa.

O SR. CLAUDIO DALAPA- A entidade que eu represento é a FDPE, Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia, ligada à 4 Escola Politécnica da

Universidade de São Paulo. Nós temos na Fundação um grupo de estudos que há muitos anos se dedica a tratar do assunto da inspeção veicular.

Todos os senhores já abordaram grande parte do que eu falaria, não serei repetitivo. Também acho que os três minutos são absolutamente insuficientes para um debate consistente sobre assunto técnico. Por isso, eu teria duas solicitações ao Sr. Presidente. A primeira, que nos permitisse participar dos debates com o IPT. A segunda, que também nos permitisse encaminhar comentários por escrito sobre o que ouvimos nesta reunião hoje para apreciação da Comissão e análise dos Vereadores.

Apenas para ilustrar, devo reconhecer que o único mérito deste projeto de lei é o de reconhecer a necessidade da inspeção veicular. Em todo o resto, o projeto é falho. Ele foca no efeito e não na causa. A causa não é a inspeção veicular, não é a pseudoevasão, que é pequena. A causa é o custo que o proprietário do automóvel terá para fazer o seu carro estar em condições de passar por uma inspeção veicular. Portanto, é mais barato transferir para outro município do que pagar a manutenção. Essa é a raiz do problema.

Outro ponto que gostaria de comentar, e o engenheiro que me antecedeu já comentou, é que o processo descentralizado é, realmente, o fim da inspeção veicular.

Como o Vereador queria saber a respeito da experiência internacional, posso dizer a V.Exa. que na França, em Portugal e no Reino Unido esse processo fracassou integralmente. No Reino Unido, eram 17 mil unidades inspetoras, que fracassaram. Na França, 4 mil unidades inspetoras fracassaram e acabou em seis redes gerais. Em Portugal, da mesma forma. O sistema é exitoso na Alemanha, Suécia, Bélgica, Espanha e em uma série de outros países que trabalham ou por sistema de concessão ou por sistema de contratação direta. Independentemente da forma, não estamos discutindo aqui o contrato, mas sim que a ideia não é atingir o modelo de concessão. O que temos de preservar é a inspeção; esta, sim, eficiente.

O Estado de São Paulo precisa ser acionado, porque com isso se resolve grande parte? Sim. E o Governo Federal da mesma forma. Hoje existem Estados como Amazonas,

Paraná, Santa Catarina, Goiás, Mato Grosso do Sul, Pará que estão em processo de licitação para inspeção veicular. E todos eles seguem o mesmo modelo em vigor na cidade de São Paulo. Ninguém está pensando em descentralizar ou credenciar.

Foi comentado do Rio de Janeiro, e eu gostaria de fazer uma breve observação sobre isso, Sr. Secretário. São Paulo não é a cidade exclusiva no Brasil que faz inspeção veicular. São Paulo tem hoje mais de 30% de reprovações, está diariamente na mídia por conta das queixas dos proprietários, mas todos reconhecem que tem um serviço bem-feito.

No Rio de Janeiro, não há reclamações de proprietários, ele não está na mídia todo dia e a inspeção custa 105,00 reais. É preciso que descubramos qual o milagre que está por trás disso. Certamente não é a eficiência da inspeção. Este é o ponto que teríamos de avaliar.

Pediria, Sr. Presidente, que nos desse oportunidade de poder colaborar mais com esta Comissão no sentido de que a cidade de São Paulo venha a ter, de fato, um sistema de inspeção veicular moderno, ativo, funcional, que independa da modalidade de contrato, mas que não seja destruído.

Era isso. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) - Quero agradecer ao Sr. Claudio. Será muito bem-vinda a documentação enviada. Na próxima audiência pública para o IPT vamos convidar todos. Aliás, acho que já foram todos convidados.

Quero chamar o Sr. César Caputo, do Instituto de Planejamento Municipal. O Sr. César Caputo é um grande amigo. Estivemos recentemente no Japão fazendo um grande estudo, que deixou muito feliz a grande maioria do povo brasileiro.

O SR. CÉSAR CAPUTO – Boa tarde. Na pessoa do Presidente, cumprimento a Mesa e as senhoras e senhores presentes.

Todos aqui, conforme disse o amigo Claudio, já abordaram diversos pontos do projeto de lei. Irei me ater a um só: o artigo 6º. Esse artigo remete ao artigo 37 da Lei das Concessões, e lá está prevista a questão da indenização, o que me causa-me surpresa,

porque a Prefeitura disse que vai devolver o dinheiro. É ela que vai bancar o serviço. Disse também que, a critério dela, vai indenizar a empresa concessionária que está operando hoje.

Causa-me certa insegurança saber que situações assim beiram as raias do desperdício do dinheiro, do dano ao erário.

Acredito que o debate em cima desse projeto de lei está sendo totalmente politizado. O programa é bom, necessário e fundamental para que São Paulo continue sendo pioneira nas alterações legislativas do nosso Brasil. Cito o uso do cinto de segurança, as fiscalizações de ordem sanitária e assim por diante.

Percebo que a Câmara, ao aprovar este projeto de lei, que até mais ou menos o artigo 4º, 5º, diz: “..estudo do IPT, formas, vamos ver como vamos fazer”, e depois, no artigo 6º, diz que pode recindir, extinguir e cabe a ela determinar a indenização.

Srs. Vereadores, temos de nos atentar para isso, porque se trata de um cheque em branco que será dado ao Executivo para que, em momento oportuno e adequado, informe, da forma que quiser ou que bem entender, o projeto que acha conveniente.

A meu ver, trazendo para o debate político, já que esta é uma Casa política, percebo que a sucessão de 2014 já foi antecipada. Uma medida um pouco eleitoreira.”A população não paga; eu vou estudar, mas não sei como vou fazer”.

Estamos aqui no escuro. Tenho algumas perguntas que ficaram sem resposta. Vai haver a cessação da inspeção veicular? Como será feita essa transição do projeto? Quer dizer, são situações que não sabemos. Além do mais, falta no projeto de lei a questão orçamentária. De onde sairá esse dinheiro para fazer a restituição? Vou antecipar, não vou? Está muito nebuloso esse projeto de lei.

Vou encampar a sugestão do nobre Vereador Police Neto de que o Executivo retire esse projeto, traga a questão para um debate sério, técnico, oportuno. Depois disso, São Paulo, aprimorando um programa fundamental, que vem amparado com todas as normas internacionais, implemente a forma que achar adequada.

Era isso o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Tem a palavra o Sr. Victor Mizusaki, representante da UBS.

O SR. VÍTOR MISUSAKI – Boa tarde a todos. Meu nome é Victor Mizusaki, trabalho no Banco de Investimento UBS analisando o setor de transporte para a América Latina. No dia a dia do meu trabalho acabo conversando com investidores tanto no Brasil quanto no exterior, e a grande preocupação que existe hoje é saber se os contratos de concessão no Brasil são respeitados. Indagam se existe segurança jurídica para isso. E acho que esse questionamento é muito importante, principalmente no caso do artigo 6, dado que, quando começamos a analisar o que está sendo discutido no Brasil com relação a investimento no setor de transportes, estamos falando de centenas de bilhões de reais que serão investidos nos próximos cinco anos e uma insegurança jurídica, que nesse caso poderia ser considerada uma quebra de contrato, pode gerar a diminuição de interesse do investidor privado pelo Brasil.

Para a população isso acaba sendo muito negativo, dado que o Governo teria que oferecer taxas de retorno maiores e, conseqüentemente, a taxa de serviço subiria para a população. Então é um ponto muito importante e o Art. 6º não está sendo claro sobre como a Controlar seria remunerada, dado o fim da concessão.

É isso.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Tem a palavra o Sr. Claudio Toreli, da Associação Nacional das Organizações de Inspeção.

O SR. CLAUDIO TORELI – Boa tarde, Sr. Presidente. Vou imprimir a velocidade do José Silvério agora, vamos ver se dou conta.

Somos um organismo de inspeção e de segurança veicular acreditado pelo Inmetro, com mais de 20 anos de atuação no país, mais de dez milhões de inspeções em segurança veicular realizadas na última década, todas documentadas no Denatran.

Somos credenciados pela Prefeitura de São Paulo por meio do Decreto 43.582/03

para a realização de inspeção em táxis, veículos escolares, moto-frete, moto-carga; tendo realizado 353.064 inspeções em São Paulo em táxis e escolares no período de 2004 a 2012. Tudo isso controlado pela Secretaria Municipal de Transportes, pelo seu Departamento de Transporte de Passageiros e transportes públicos – DTP, por meio de auditorias e de um credenciamento. Essas auditorias são semestrais, são extremamente técnicas. Os nossos sistemas de gestão de qualidade são avaliados, as nossas inspeções são avaliadas.

Dentre as inspeções realizadas nesse período, aproximadamente metade disso... Falando somente em táxis e escolares, de veículos com sistema GNV instalado. Eles não estão desobrigados a fazer essa inspeção nos organismos de inspeção para atender à demanda da Prefeitura, para renovação dos alvarás; também não estão isentos de fazer a Controlar, então eles fazem duas vezes a mesma inspeção do GNV. Então não tem como eles serem aprovados num organismo de inspeção que possui os mesmos equipamentos e utiliza a metodologia do Conama integralmente na verificação dos veículos e não bater o resultado da emissão de poluentes com a Controlar. Nessa parte há um equilíbrio e uma constatação de que os dois fazem o mesmo trabalho.

O que temos a oferecer aos senhores é a nossa experiência de parceria com a Prefeitura, sem nenhum processo por má prática nesse período. Todas as inspeções são registradas diretamente na Prodam. Quando começamos esse processo, nossa associação, juntamente com o DTP e SPTrans, montou um sistema. Esse sistema foi patrocinado por nossa organização e posteriormente cedido para a Prodam, que adotou e passou a tomar conta. Foi feito um processo de doação à Prefeitura. Ele está vigente, operante, devidamente habilitado e devidamente verificado duas vezes por ano.

Estamos colocando esta experiência à disposição dos senhores. Já existe, então boa parte do que está escrito no Art. 3º, § 1º e 2º pode ser atendida pela forma como foi elaborado o credenciamento, sendo que o nosso credenciamento está totalmente vinculado aos resultados que nós apresentamos nas boas práticas que são executadas pelos

organismos. Tudo isso está documentado, existe a disponibilidade. Os números que ofereço são números oficiais da Prefeitura sobre as inspeções realizadas.

Estamos à disposição para contribuir, acreditando que vamos ganhar em velocidade por uma experiência da Cidade, que poucos conhecem. Poucos conhecem a inspeção de segurança veicular que realizamos, que é feita em veículos que sofreram transformações. Como disse, foram mais de dez milhões de inspeções realizadas, todas validadas com a emissão de certificado de segurança veicular do Denatran. Somos acreditados e licenciados para emitir certificados do Denatran. Para a Prefeitura, nós entramos diretamente na base de dados da Prefeitura para fazer a aprovação dos veículos. Com essa aprovação os permissionários de São Paulo têm possibilidade de renovar os seus alvarás.

Muito obrigado pela atenção.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Agradeço pela colaboração ao Sr. Claudio Toreli.

São muito bem vindos os dados do levantamento feito pela Associação Nacional dos Organizadores de Inspeção.

Tem a palavra o Sr. Sérgio Leitão, diretor de políticas públicas do Greenpeace; em seguida a última inscrita, a nobre Vereadora Soninha Francine.

O SR. SÉRGIO LEITÃO – Boa tarde. Obrigado pela oportunidade de falar. Quero dizer que a Prefeitura e o Prefeito Haddad têm um desejo que precisa ficar claro: se quer ou não preservar a inspeção veicular. Todas as suas atitudes, todos os seus atos nos deixam na perspectiva de que a intenção é criar um clima de desconfiança sobre o processo. Quando o Prefeito diz que não há comprovação de que a inspeção resultou na melhoria da qualidade do ar, frase aqui repetida pelo Secretário de Negócios Jurídicos, que confiança a população pode ter? A Prefeitura hoje trabalha para criar um clima de desconfiança da população no sistema de inspeção. Não estou entrando no mérito da empresa, mas no sistema de inspeção.

O que é pior: o projeto, no seu Art. 3º, para quem está desconfiando de que o sistema é bom, pede um cheque em branco, porque diz simplesmente que caberá à Prefeitura

determinar a periodicidade da inspeção. Não é verdade sequer que a Prefeitura se obriga a fazer um estudo por meio do IPT. Não está escrito isso aqui, não existe a sigla IPT, que é um órgão de reconhecida competência técnica. Não se sabe a quem a Prefeitura vai recorrer.

Então a população hoje fica ouvindo o Prefeito dizer que a inspeção não melhorou a qualidade do ar, ouve vereadores – pelos quais tenho o maior respeito – dizerem que não significou nenhuma melhoria, para choque meu, vereadores com profunda tradição de defesa da Cidade – não vou citar nomes. Como a população vai ficar tranquila? Eu não estou tranquilo. O Greenpeace não está tranquilo e vamos recomendar à cidade de São Paulo que tranquila não fique, ainda mais com esse artigo que dá todo poder à Prefeitura, todo, todo poder à Prefeitura.

Aí, Vereador Alfredo, o senhor pergunta: “Os carros brasileiros são bons?” Não, eles são ruins, são tão ruins que só agora a Presidente Dilma estabeleceu um programa chamado Inovar Auto, que dá até 2017 para esses carros começarem a ficar menos ruins. O problema é que em 2017 eles estarão começando a atingir um padrão na Europa que já estará modificado, ou seja, nós continuaremos consumindo um carro muito caro e de péssima qualidade, e o nosso pulmão deverá sofrer mais do que o pulmão do europeu.

Aí, quando se fala da questão da taxa, que o Secretário falou em diminuir o ônus do proprietário, eu fico imaginando, Vereador Arselino, a gente daqui num ônibus até a Capela do Socorro, pegando a Linha Esmeralda, Jurubatuba, eu com o seu irmão Newton - que tenho uma longa tradição de trabalhar com ele -, a gente vai explicar para aquele sujeito pendurado, às 18h, aquele trem cheio, que vamos dar o “Bolsa Hilux”. É uma inovação. Talvez mereçamos dar isso. Eu não tenho uma Hilux, não gostaria mais de ter; acho um carro bonito, mas fico me perguntando como explicar para aquele coitado que passou o dia trabalhando que a pessoa que tem 160 mil reais para comparar uma Hilux ou um Land Rover não vai pagar a taxa, 44 reais. Quanto custa a limpeza de um carro num posto de gasolina: Trinta. Todo mundo lava o carro pelo menos uma vez por semana. Aliás, quem dera que os homens de São Paulo

dessem mais carinho às mulheres do que aos seus carros. Não haveria separação nesta cidade. Então é o “Bolsa Hilux”. Como é que a gente justifica isso?

Então eu faço coro ao pedido: se a verdadeira intenção é modificar aspectos relativos à taxa, o Vereador Laércio Benko colocou muito bem a questão levantada aqui em relação ao ISS, que foi feito no Governo Serra, o projeto deveria se limitar a esse aspecto. É simples de resolver, simples, e vamos tranquilizar a população. Agora, enquanto o Prefeito falar que não viu melhoria na qualidade do ar, enquanto o Secretário de Negócios Jurídicos repetir esta frase aqui, e enquanto a real intenção for a concessão do “Bolsa Hilux” a posição muito clara do Greenpeace é dizer o seguinte: “Câmara de Vereadores da cidade de São Paulo, defenda o nosso pulmão e a nossa população. Vote contra”.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Tem a palavra a Sra. Soninha Francine.

A SRA. SONINHA FRANCINE – Bom dia. Algumas observações e algumas perguntas para o Secretário. A lei de 95, que primeiro instituiu a inspeção veicular em São Paulo, previa que a concessão seria de dez anos, prorrogáveis, com a possibilidade de prorrogar por mais dez anos. Quer dizer, a duração do contrato não serve como argumento para rompê-lo. A Prefeitura alega a possibilidade de algumas outras irregularidades que implicarão necessariamente numa longa batalha jurídicas. Então, enquanto isso, essa batalha pelo respeito do contrato da Controlar e o possível credenciamento de oficinas da cidade toda, a gente pode ter uma hiato em que a inspeção fique suspensa por falta de possibilidade de ser realizada.

Já disseram aqui que a migração do IPVA não pode ser por fatos atribuídos exclusivamente à inspeção veicular, mas digamos que seja, não tem nenhuma garantia de que os veículos que foram licenciados fora venham, voltem para a cidade de São Paulo e nem que os próximos, por várias razões, não continuem se licenciando nos municípios lideiros.

De fato o Estado, o Vereador Reis corrigiu com muita honestidade o que já foi dito

pelo Prefeito e pelo Secretário, o PL 11.087 de 2009, que dispõe sobre a inspeção veicular tramita na Assembleia Legislativa, em fevereiro de 2010 o Governo do Estado apresentou requerimento de urgência, desde abril de 2010 está na ordem do dia pronto para ser votado. Então se a gente disser que falta ao Governo do Estado tomar providências, a gente vai admitir o que esta Casa não admitiria de jeito nenhum, que o Executivo manda no Parlamento. Então, uma casa política, como esta aqui, cabe muito mais uma ação política, digamos, dos líderes dos partidos da base do Governo aos seus próprios líderes na Assembleia Legislativa para que coloque em pauta um projeto que já tem toda condição de votação.

A cidade de Osasco recuou na inspeção veicular alegando que vai esperar a aprovação da lei do Governo do Estado. Isso não é necessário. A resolução Conama é taxativa, fica facultado aos municípios com frota inferior a três milhões a elaboração dos seus próprios Planos de Controle da Poluição Veicular.

Na verdade o que o Conama obriga para os estados e para os municípios com mais de três milhões de pessoas é a elaboração do PCPV, que pode ou não prever a inspeção veicular. Então o município pode perfeitamente fazer o seu PCPV, está facultado, e a partir dele o seu programa de inspeção veicular, não precisa esperar o estado.

A título de curiosidade, a Prefeitura de Osasco prevê a instalação de dois pontos de inspeção, um na zona norte e outro na zona sul, reproduzindo, portanto, um modelo que está sendo criticado aqui. Isso é uma declaração oficial da própria Prefeitura.

A devolução da taxa já é lei. Se a gente não se manifestou antes, a sociedade civil errou, porque a lei em vigor prevê a possibilidade – artigo 4º da lei em vigor – da restituição. A lei prevê que o proprietário que tiver seu veículo aprovado poderá solicitar reembolso da taxa em até 100%. Se ela será reembolsada ou não em 10%, 50% ou 100%, será regulamentado por decreto da Prefeitura. Quer dizer que isso não precisa passar necessariamente pela alteração da lei, que a gente concorde ou não concorde ou não concorde com essa restituição. E ela será restituída para o proprietário que for aprovado. A aprovação é obrigatória, na

primeira tentativa ou na décima, sem ser aprovado na inspeção o proprietário fica impedido de licenciar o seu veículo ou de transferir o seu veículo. Então isso significa, Secretário, que se o proprietário passar por dez inspeções e na décima ele for aprovado, como a gente vai negar a ele o reembolso, se no final das contas ele foi aprovado. E como lembrou aqui com muita propriedade o Vereador Claudinho, não são os 44 reais por ano que mais atormenta os motoristas, são as idas e vindas. Por falta da braçadeira, ou braçadeira presa com arame, ele nem passa pela inspeção, porque tem uma pré-inspeção visual. Ele tem que voltar e no máximo 30 dias ele pode de novo tentar fazer a inspeção sem pagar nova taxa. Depois de uma segunda reprovação ou passados os 30 dias ele vai ter de pagar a taxa de novo tantas vezes quantas ele tiver de passar pela inspeção; 44, mais 44, mais 44. Como que seria o reembolso? E que porre ter de ir no banco toda hora recolher a taxa. E quando se gasta em mecânico nessas idas e vindas tentando ajustar o veículo às regras da inspeção? E as regras são estabelecidas na porcaria da Secretaria do Verde. Uma portaria da Secretaria do Verde estabelece a pré-inspeção visual, a inspeção visual e, finalmente, a inspeção pela máquina que mede a emissão de gases. E depois disso a inspeção da emissão de ruídos e, atenção, se o carro não passar na inspeção de ruído ele tem de passar pelo processo todo outra vez. Quer dizer, esse transtorno, essas minúcias, inclusive, que acho que a Prefeitura não teria o dever e a necessidade de verificar, como a abraçadeira presa ou não por arame, a Secretaria do Verde pode corrigir numa portaria, que é prerrogativa do Secretário sem infringir a lei em vigor.

Tem-se falado muito no IPT. Essa é uma dúvida que eu tenho. O próprio IPT não teria de passar por um processo de carta-convite, em que outras entidades com a mesma competência também pudessem disputar? Acho que não se pode falar no IPT, simplesmente. A resolução do Conama é taxativa, artigo 16: a periodicidade da inspeção veicular ambiental deverá ser anual. Como alguém já lembrou aqui, também, pode até ser menor em caso de frotas de uso intenso, como caminhões que circulam muito. Anual é o mínimo que precisa ser.

Sobre o credenciamento das oficinas; além das desonestidades que foram

invocadas aqui, a gente não tem nenhuma garantia de que uma oficina vai querer se equipar para fazer inspeção a 44 reais por veículo sem saber se ela receber 5, 10 ou 20 veículos. Quer dizer, pode não haver interesse de muitas oficinais a esse custo de 44 reais.

E a operacionalização disso, mesmo não considerando a desonestidade dos proprietários, esses equipamentos das oficinais teriam de ser aferidos com alguma regularidade para termos a certeza de que o equipamento não se desregulou nesse período.

Para concluir, os carros que circulem 120 dias na cidade de São Paulo. Eles não precisam, necessariamente, vir de Santos para São Paulo 120 dias. Eles podem estar licenciados no Embu, ou em Santos, e circular dentro da cidade de São Paulo por mais de 120 dias. Então, como seria feita essa contagem de todos os veículos que não sejam licenciados em São Paulo se circularam em todo o perímetro do município por mais de 120 dias ao longo de um ano? No mínimo, porque são 120 dias ao longo do ano, você precisa de 365 dias de fiscalização para, no dia 1º de janeiro do ano seguinte, concluir que aquele veículo circulou mais de 120 dias. Ele teria de ser notificado no seu município; tudo bem, a notificação é o de menos. Mas além de tudo, além do custo dessa própria implantação do sistema, a burla é muito fácil. Quando vou completar 120 dias, eu deixo o meu carro e troco por outro. Então, com 119 dias você polui a cidade, tanto quanto queremos evitar, e fica livre da inspeção veicular.

Era isso, Sr. Presidente e Srs. Vereadores.

O SR. PRESIDENTE (Goulart – PSD) – Tem a palavra, para suas respostas, o Sr. Secretário Bassoneto.

O SR. BASSONETO – Bom, são várias as questões. Vou tentar responde-las por blocos. A maior parte são intervenções que não exigem resposta; são considerações importantes. Mas ficarei preso àquelas que, de fato, envolvem um posicionamento de ordem jurídico-constitucional sobre o projeto.

A primeira consideração é que está sendo tratado com menor importância a questão da evasão do IPVA. Há duas informações que precisam ser corrigidas. A primeira diz

respeito a um levantamento trazido pelo nobre Vereador Mário Covas Neto, de um dado do site da Secretaria da Fazenda do Estado, em que se demonstram o aumento do repasse relativo à cota parte do IPVA. Sem dúvida alguma, houve um aumento do repasse, só que houve um aumento num número insuficientemente menor, absolutamente menor, do que se esperava, do que se projetava em relação à média histórica do período anterior à implantação da inspeção veicular. O que o estudo da Secretaria de Finanças demonstra é que há um descolamento, a partir de 2009, no crescimento da frota no município de São Paulo em relação ao crescimento dessa mesma frota na região metropolitana de São Paulo e no Estado de São Paulo.

Foi dito aqui, também, pelo Sr. Alfred Schwartz (?) de que historicamente o crescimento da frota municipal já vinha ocorrendo abaixo da média estadual. Isso é verdade. Mas se levarmos em consideração a média móvel, é gritante essa inflexão a partir de 2009. Crescia baixo, mas cresce muito, muito inferior ao esperado a partir da inspeção veicular. É possível fazer uma discussão de causa e efeito para dizer se a inspeção veicular é a causa imediata dessa fuga de IPVA ou há outro ônus atribuível ao sistema da inspeção veicular.

Talvez aqui devamos lembrar um princípio do federalismo fiscal que diz que os contribuintes costumam votar com os pés; ou seja, sempre que houver uma possibilidade de mobilidade do contribuinte em relação ao tributo, ele vai optar por uma localidade em que o ônus é menor. E parecer exatamente ser isso o que acontece em São Paulo. Não se trata aqui a gente discutir o que causa, se é a inspeção em si, os 45 reais da taxa, ou o fato de ele possivelmente ser reprovado ou não, o custo da manutenção do automóvel. O fato é ser preferível um lugar sem nenhum tipo de ônus a um lugar em que o ônus exista. Isso é mais um dado que mostra que o sistema deveria ser estadual. E é o espírito da legislação federal, repito. O sistema é estadual e, facultativamente, a alguns municípios é permitida a inspeção veicular. Ou seja, quando trago esse dado e trago esse princípio do federalismo fiscal, eu o faço para reforçar a necessidade de corrigirmos esse problema da mobilidade por meio de uma inspeção em escala maior que não só a escala local.

Em relação ao art. 6º, que foi trazido inicialmente pelo César Caputo, e depois também reforçado pelo Vitor Mizuzaki (?). A verdade é que a lei de concessão exige uma autorização específica para você encerrar um contrato de concessão e o que a Prefeitura faz nesse PL é pedir à Câmara essa autorização específica. O Município questiona o contrato da Controlar, e o faz por meio de três processos administrativos, conduzido de forma republicada, com direito ao contraditório da empresa, em que será averiguada a conveniência ou não da continuidade dessa relação contratual no Município. O que se pede à Câmara por meio do art. 6º é fim desses processos administrativos. Se não for do interesse público, se não for do interesse da Administração continuar com a relação com a Controlar, uma autorização para que seja rompido, e somente nesse caso que seja discutida uma indenização, porque isso é corolário do próprio dispositivo da lei das concessões. Então é isso o que se faz no projeto de lei.

Em relação à segurança jurídica dos contratos de concessão, é importante avaliar o contexto em que se dá o questionamento do contrato da Controlar. Não se trata do rompimento de contratos, ou de um questionamento inédito, feito no calor do debate política, sobre esse contrato em específico.

Primeiro, reforço o caráter republicano na condução dos processos que questionam a relação jurídica com a Controlar. A Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, por meio de sua assessoria jurídica, vem conduzindo os processos do modo mais isento possível. Quem conduz são técnicos, são servidores de carreira da Prefeitura. Todo o processo é conduzido por um procurador municipal no exercício de sua autonomia funcional para, ao fim e ao cabo desse processo, decidir se essa relação deve ou não prosseguir.

Não se fala, aqui, de uma ruptura unilateral, de uma ruptura impensada dos contratos. Trata-se de uma relação antiga, de uma relação que teve uma série de questionamentos; alguns de ordem judicial. Nunca é demais lembrar que essa relação com a Controlar em São Paulo se sustenta por meio de uma liminar concedida pelo Presidente do

STJ, que suspende decisões de primeira e segunda instâncias que fulminavam essa relação contratual, e suspende por uma razão de ordem pública por entender que não haveria tempo suficiente, naquele contexto, de se realizar uma nova licitação sem a observância do interesse público. Somente por esse fato... É uma relação jurídica já questionado pelo MP com decisões judiciais que já questionam o contrato. Acho que é nesse contexto que temos de discutir a relação com a Controlar.

Nunca é demais também lembrar que a Controlar, por conta desse mesmo contrato, foi condenada já, em segunda instância, em decisão que ainda não transitou em julgado, pois há julgamento de recurso especial no STJ, mas sem a existência de qualquer medida de efeito suspensivo. É uma decisão plenamente vigente, que impede a Controlar de contratar com a Prefeitura, por conta dessa condenação, por irregularidades praticadas no âmbito dessa relação jurídico-contratual que discutimos aqui. Friso que não se trata, de maneira alguma, para os investidores o rompimento de uma relação contratual, uma ruptura ao arrepio da lei.

Em relação ao Sr. Sérgio Leitão, do Greenpeace, que fez uma pilhéria sobre a bolsa Hilux, digo que a bolsa Hilux parece ocorrer em relação ao IPVA na Cidade de São Paulo. O prejuízo que o paulistano sofre hoje é em virtude da perda, nesses oito anos calculados, de quase 1,3 bilhão de reais. Com toda a vinculação que existe para a Saúde e a vinculação com a Educação, é sempre bom lembrarmos que a arrecadação do IPVA é cerca da metade do valor lançado. Não há fiscalização do licenciamento de veículos que circulam na Cidade de São Paulo.

Realizamos uma reunião com o Comandante da Polícia Militar na Cidade de São Paulo. Na discussão das competências, foi bem divisado que o Município pode remover veículos quando se tratar de infração de solo, mas quando se tratar da inexistência de licenciamento, não cabe ao Município - e é uma competência indelegável do Estado - fiscalizar e retirar esse carro da circulação. Então, o que me parece uma bolsa Hilux, um privilégio para o proprietário do automóvel, é permitirmos que quase metade da frota circulasse sem

licenciamento. Falamos aqui sem ter feita a inspeção veicular e sem nenhuma condição de segurança, com práticas, às vezes, costumeiras de infrações a trânsito. E essa fiscalização, simplesmente, inexistente.

Então, a meu ver, se existe alguma liberalidade, não é no reembolso da taxa, mas sim no fato de a nossa frota que circula o nosso Município, boa parte dela circular sem nenhum tipo de controle, por parte da autoridade competente, que deveria controlar essa circulação.

A questão orçamentária foi falada pelo Sr. César Caput, que inexistente estudo de impacto no projeto. O próprio Vereador José Police Neto levanta um estudo, que, a seu ver, é incompreensível, mas foi elaborado pela Secretaria Municipal do Planejamento e encaminhado ao processo legislativo, em respeito à Lei de Responsabilidade Fiscal, que exige o estudo de impacto no ano em que a lei entre em vigor e nos dois anos subsequentes a ele. Isso deve ser levado, em consideração, no primeiro ano. Inexistindo o estudo desse órgão competente e autorizado, dimensionando a inspeção veicular no Município de São Paulo, tomam-se em consideração dados relativos às inspeções realizadas nos anos anteriores. Nas questões jurídicas, essas são as questões mais importantes.

O Senhor Secretário Ricardo Teixeira usará a palavra para explicar algumas questões técnicas que não foram abordadas e não foram, anteriormente, mencionadas em nossas falas.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Tem a palavra o Sr. Ricardo Teixeira.

O SR. RICARDO TEIXEIRA – Quanto a algumas questões que me foram endereçadas, quanto ao recolhimento de veículos, o Sr. Secretário Massonetto já colocou. Felizmente, há quase 4 milhões de veículos, na Cidade, circulando, e a Prefeitura não pode recolhê-los, porque essa não é sua atividade. Foi falado muito aqui sobre a flexibilização da lei, mas ninguém viu que há possibilidade, na lei, de diminuirmos a periodicidade, como veículos mais idosos, como veículos à diesel.

Quer dizer, ele está só falando de um ano, mas existem regras em outras partes do

mundo que vocês veículos que, a cada seis meses, têm que passar por Inspeção Veicular.

Outra pergunta é sobre as motos, as motos também são obrigadas.

Outra pergunta é sobre a Cetesb. No dia de hoje estamos realizando o Seminário de Emissão de Gases e Efeito Estufa. Começou pela manhã, eu e o Vereador Police estivemos lá, termina no final da tarde. Lá estamos discutindo o inventário de emissões, remoções e gases de efeito estufa, que a conclusão dele é de dezembro de 2011. Tínhamos meta de diminuição de 30% dos gases, e já na leitura final dos documentos estamos vendo que não atingimos essa meta e estamos emitindo mais gases. Significa que sem a Inspeção estaríamos piores, mas a Inspeção veicular – eu sou do Partido Verde, e é defesa do nosso partido – essa lei deixa essa possibilidade, ela tem que ser mais rigorosa e não flexível.

No caso da Cetesb, ela aponta que a poluição na cidade de São Paulo vem aumentando e as conclusões da Cetesb é que a velocidade média da cidade diminuiu e os veículos parados estão poluindo mais.

Repito, a Inspeção Veicular tem que ser mais ampla, não só para os três milhões que estão passando, mas para todos os outros licenciados na capital.

Outro aspecto técnico – acho que o Vereador Claudinho e a Soninha falaram disso – refere-se assim: não é problema de quem vai fazer a Inspeção, pois 85% de quem vai passa na primeira vez, o problema é quem está indo embora, são os quatro milhões que não passam por ela, nunca passaram. Há veículos que nunca passou. Temos registros no Detran, que estão filmando os veículos, são 60 mil carros circulando pela cidade com a placa amarela. Para alguns é até difícil lembrar-se da placa amarela, são 60 mil e é por falta de fiscalização. Então não é ir até a Inspeção, a maioria passa.

Outra questão é a tecnologia, como vai ser feito isso, são os radares que terão de ter *up grade* em *software* para verificar os veículos que vão passar. Passados os dias que a lei está propondo, vai ser convidado a fazer a Inspeção. Não fazendo, ele entra em regra municipal, como é o rodízio, que é municipal, mas que todos os veículos de outras cidades têm

de respeitar. Ele entrará nessa mesma regra.

Também quando a tecnologia embarcada, no Brasil, desde 2011, os veículos aqui fabricados têm tecnologia embarcada e você pode, a qualquer momento, para na oficina e lê o que está registrado no computador do veículo. Tudo que aconteceu desde a última Inspeção até agora estará registrado, não tem burla. Isso é assim em diversos países do mundo. Os Estados Unidos implantou em 1993, a Europa mais tarde, no ano 2000. Por lei federal, desde 2011, o Brasil já pode fazer isso.

Tenho aqui uma matéria de ontem do jornal *O Estado de S. Paulo*: Carros Conectados, o Dilema da Privacidade. Estão dizendo que até 2017 60% dos veículos no mundo vão estar interligados a Internet, e isso acontece nos Estados Unidos. Pode passar a Inspeção Veicular pelo celular. Não estamos falando aqui de 400, 500 pontos, nos Estados Unidos há cidades em que o carro está na Internet, você faz a leitura pelo aparelho e passa para o órgão fiscalizador. A lei permite que ampliemos as formas de fiscalização. Pode ser que um veículo de 2011 para cá seja fiscalizado pelo celular, mas como o Brasil não tem política de recolher os veículos mais velhos. Há veículos de dez, doze anos atrás, pode ser que tenham de passar a cada dois, quatro meses pela Inspeção Veicular. Isso a lei permite, que haja uma ampla forma de fiscalizar os veículos.

Era isso, Presidente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Goulart) – Quero agradecer a todos que compareceram. Será de fundamental importância para a Câmara Municipal de São Paulo todos os levantamentos apontados. Os que puderem mandar por escrito as suas sugestões, a Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa agradece.

Agradeço a presença dos Srs. Secretários, dos Srs. Vereadores.

Está encerrada a audiência pública.