



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

SUBSTITUTIVO Nº AO PROJETO DE LEI Nº 300/2017

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

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

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

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

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

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

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

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

I. As metas intermediárias e finais de redução de emissões estabelecidas nesta Lei, serão fixas e inadiáveis, entretanto, havendo conjuntura favorável, poderão ser ajustadas para patamares mais rigorosos, em termos de quantidade de emissões reduzidas e prazos,

mediante avaliações objetivas e transparentes a serem realizadas a cada 5 (cinco) anos, por um Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento de Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas.

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

III. Os lotes de veículos substitutos de cada operadora devem ser compostos, obrigatoriamente, por unidades novas, dotadas de propulsores e/ou combustíveis de menor impacto poluidor do que os veículos convencionais substituídos, de modo a garantir reduções na emissão de poluentes. Num prazo de, no máximo 10 (dez) anos, a partir do início de vigência desta Lei, deverá haver uma redução mínima de 50% (cinquenta por cento) e, num prazo máximo de 20 (vinte) anos, uma redução de 100% (cem por cento), das emissões totais de dióxido de carbono (CO₂) de origem fóssil, relativamente às emissões totais das frotas, no ano de 2016, para os veículos de cada um dos respectivos sistemas, conforme tabela abaixo:

PARÂMETRO	AO FINAL DE 10 (DEZ) ANOS	AO FINAL DE 20 (VINTE) ANOS
CO ₂ de origem fóssil	50%	100%

IV. Num prazo máximo de dez anos, também contados do início de vigência desta Lei, deverá haver uma redução mínima de 90% (noventa por cento) de material particulado (MP) e de 80% (oitenta por cento) de óxidos de nitrogênio (NO_x) em relação ao total de emissões totais das frotas, no ano de 2016, para os veículos de cada um dos respectivos sistemas para, num prazo máximo de 20 (vinte) anos, ocorrer uma redução mínima de 95% (noventa e cinco por cento) tanto de material particulado como de óxidos de nitrogênio (NO_x), conforme tabela abaixo:

PARÂMETRO	AO FINAL DE 10 (DEZ) ANOS	AO FINAL DE 20 (VINTE) ANOS
MP	90%	95%
NO _x (expresso como NO ₂)	80%	95%

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 2º. A inspeção veicular ambiental para o controle de emissão de gases poluentes deverá ser retomada pela Administração Municipal no prazo de 12 (doze) meses, contados da data de publicação desta Lei.

Parágrafo Único. A inspeção veicular para o controle de emissão de gases poluentes no Município de São Paulo será dispensada apenas para veículos novos, nos 3 (três) primeiros

anos de uso e para motocicletas, nos 2 (dois) primeiros anos de uso, ambos contados do ano de fabricação do veículo, para então ser feito a cada 2 (dois) anos.

Art. 3º. Todas as pessoas jurídicas e físicas que mantenham contratos com a Administração Pública Direta e Indireta deverão ter seus veículos, ônibus e automóveis inspecionados para o controle de emissão de gases poluentes sob pena de pagamento de multa anual no valor de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) por cada unidade veicular não inspecionada a ser recolhida em favor do Fundo Municipal de Financiamento do Programa de Substituição e Melhoria Ambiental de Frota.

Art. 4º. Toda a frota de veículos de carga, independentemente de capacidade e modelo, que abasteçam a Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo (CEAGESP) e outros locais, públicos ou privados, de comercialização tanto de gêneros alimentícios como de materiais e produtos diversos no município de São Paulo deverão passar por inspeção veicular para o controle de emissão de gases poluentes sob pena de pagamento de multa anual no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por cada unidade veicular não inspecionada a ser recolhida em favor do Fundo Municipal de Financiamento do Programa de Substituição e Melhoria Ambiental de Frota.

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

Art. 5º. Toda a frota de veículos de transporte intermunicipal de passageiros, independentemente de capacidade e modelo, que adentrem no município de São Paulo deverão passar por inspeção veicular para o controle de emissão de gases poluentes sob pena de pagamento de multa anual no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por cada unidade veicular não inspecionada a ser recolhida em favor do Fundo Municipal de Financiamento do Programa de Substituição e Melhoria Ambiental de Frota.

Art. 6º. As pessoas físicas ou jurídicas proprietárias e/ou possuidoras de ônibus fretados e que realizem o transporte de passageiros no âmbito do município de São Paulo ou que nele adentrem deverão passar por inspeção veicular para o controle de emissão de gases poluentes sob pena de pagamento de multa anual no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por cada unidade veicular não inspecionada a ser recolhida em favor do Fundo Municipal de Financiamento do Programa de Substituição e Melhoria Ambiental de Frota.

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

Art. 7º. Os táxis e demais veículos, particulares ou terceirizados, que realizem o transporte de passageiros remunerado por meio aplicativos ou tecnologias similares e que transitem ou adentrem no município de São Paulo deverão passar por inspeção veicular para o controle de emissão de gases poluentes sob pena de pagamento de multa anual no valor de R\$ 1.000,00 (um mil reais) pela unidade veicular não inspecionada a ser recolhida em favor do Fundo Municipal de Financiamento do Programa de Substituição e Melhoria Ambiental de Frota.

Parágrafo Único. Os veículos descritos no caput, do artigo 7º, desta Lei obrigados a realização de inspeção anual, segundo normativa expedida pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Ambiental (INMETRO), ficam isentos da obrigação supramencionada somente se comprovarem documentalmente a realização da referida inspeção anual e aprovação pelo INMETRO.

Art. 8º. As pessoas físicas ou jurídicas e escolas (no sistema de autogestão) que prestam serviços, no âmbito do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito (TEG), no Município de São Paulo devem observar o disposto nesta Lei, inclusive os cronogramas de transição e as metas intermediárias e finais de redução de emissão de gases poluentes a serem definidos pela Poder Público, sob pena de aplicação das sanções previstas no artigo 9º,

§ 1º, desta Lei e suspensão de suas atividades até que ocorra a regularização de sua unidade veicular ou frota.

Art. 9º. Os operadores de serviço de transporte coletivo por ônibus, integrantes do Sistema de Transporte Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, empresas que prestam serviços de coleta de lixo no Município de São Paulo, as pessoas jurídicas e físicas que mantenham contratos com a Administração Pública Direta e Indireta, pessoas jurídicas e físicas proprietárias e/ou possuidoras de ônibus fretados e que realizem o transporte de passageiros no âmbito do município de São Paulo ou que nele adentrem, como também toda a frota de veículos de carga, independentemente de capacidade e modelo, que abasteçam a Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo (CEAGESP) e, finalmente, toda a frota de veículos de transporte intermunicipal de passageiros, independentemente de capacidade e modelo, que adentrem no município de São Paulo devem observar o disposto nesta Lei, inclusive os cronogramas de transição e as metas intermediárias e finais de redução de emissão de gases poluentes a serem definidos pela Poder Público.

§ 1º. O descumprimento do disposto no caput, do artigo 9º, desta Lei acarretará ao infrator multa mensal de R\$ 3.000,00 (três mil reais) por cada unidade veicular irregular a ser recolhida em favor do Fundo Municipal de Financiamento do Programa de Substituição e Melhoria Ambiental de Frota.

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

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

Art. 10º. Os operadores de micro ônibus que integram o Subsistema Local do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo poderão promover a redução progressiva das emissões de dióxido de carbono (CO2) de origem fóssil e de poluentes tóxicos emitidos na operação de suas respectivas frotas, por meio da utilização gradual de combustíveis e tecnologias mais limpas e sustentáveis a serem definidas no âmbito do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas, sendo que a transição da mudança do sistema de combustão interna dos veículos dos operadores de micro ônibus dar-se-á no período de 5 (cinco) anos contados da vigência desta Lei.

§ 1º. O Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas, no início do quinto ano, deverá prover relatório técnico avaliando a viabilidade técnica e econômica da implementação desta Lei por parte dos operadores de micro ônibus que integram o Subsistema Local do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo.

§ 2º. Na hipótese de não haver tecnologia motora disponível e economicamente viável que permita a mudança do sistema de combustão interna dos micros ônibus, que integram o Subsistema Local do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, para a adoção de combustíveis renováveis ou fonte de energias alternativas dentro do lapso temporal descrito no caput, deste Artigo ficarão os operadores de micro ônibus obrigados a realizarem tão somente a inspeção veicular para o controle de emissão de gases poluentes.

Art. 11º. Esta Lei entrará em vigor após sua regulamentação, revogadas as disposições em contrário.

Art. 12º. Esta Lei deverá ser regulamentada no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados de sua publicação.

Às Comissões competentes.

Sala das Sessões, em
MILTON LEITE
GILBERTO NATALINI
CAIO MIRANDA CARNEIRO
VEREADORES

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 07/12/2017, p. 104

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site www.camara.sp.gov.br.

**PARECER CONJUNTO Nº 1835/2017 DAS COMISSÕES REUNIDAS DE
CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA; COMISSÃO DE
POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; COMISSÃO DE
TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E
GASTRONOMIA E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O SUBSTITUTIVO Nº
AO PROJETO DE LEI Nº 0300/17.**

Trata-se de substitutivo apresentado em Plenário ao projeto de lei nº 0300/17, de autoria do nobre Vereador Milton Leite, que altera os arts. 50 e 51 da Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009, que institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo, e dá outras providências.

O substitutivo apresentado aprimora a proposta original e pode prosperar, eis que respaldado na competência legislativa desta Casa.

A matéria de fundo versada é de nítido interesse local, estando albergada pela competência legislativa prevista no art. 30, I, da Constituição Federal.

Já no campo material, o projeto encontra respaldo no art. 23, VI, da Constituição Federal, de acordo com o qual é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas.

Pelo exposto, somos pela LEGALIDADE.

Quanto ao mérito, as Comissões pertinentes entendem inegável o interesse público da proposta, razão pela qual se manifestam

FAVORAVELMENTE ao substitutivo.

Quanto aos aspectos financeiros a Comissão de Finanças e Orçamento nada tem a opor, vez que as despesas com a execução da lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

FAVORÁVEL, portanto, o parecer.

Sala das Comissões Reunidas, 06.12.2017.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

REIS

JANAINA LIMA

RINALDI DIGILIO

SANDRA TADEU

CAIO MIRANDA CARNEIRO

SONINHA FRANCINE

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

EDUARDO MATARAZZO SUPPLY
CAMILO CRISTÓFARO
COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO,
LAZER E GASTRONOMIA
SEIVAL MOURA
RICARDO TEIXEIRA
CONTE LOPES
GILBERTO NATALINI
COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO
ATÍLIO FRANCISCO
RICARDO NUNES
OTA

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 09/12/2017, p. 132

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site www.camara.sp.gov.br.