Proposta (versão final em 31/10/17) do Vereador Gilberto Natalini para substitutivo a projeto de lei sobre a redução de emissões veiculares

Fixa percentuais de redução de emissões de material particulado, óxidos de nitrogênio e dióxido de carbono para frotas de veículos a diesel, servindo ao transporte coletivo de passageiros e de carga, prestando serviço contratado ou regulado pela administração municipal, através de adoção progressiva de fontes de energia motriz mais limpa, não fóssil e menos ruidosa; Estabelece a inspeção veicular para os veículos automotores a combustão; Revoga o art. 50 da lei municipal 14.933/2009 e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º. As empresas prestadoras do serviço de transporte coletivo de passageiros e as operadoras de serviços de transporte de carga em geral, contratadas diretamente pelo Executivo e Legislativo municipais, para serviços regulares, deverão reduzir, progressivamente, a emissão direta de compostos tóxicos (material particulado e óxidos de nitrogênio), ruído e de gás carbônico (CO_2) na atmosfera.

§ 1º. A mudança deverá ser feita, gradualmente, mediante a substituição, nos vencimentos da vida útil contratual, dos ônibus, micro-ônibus, vans, caminhões, utilitários e veículos leves movidos a diesel ou somente seus motores ou combustível, por outras fontes de energia de tração mais limpas e de base não fóssil.

§2º. Os microônibus operados no sistema alimentador terão um prazo de carência de 5 (cinco) anos para início da adesão à progressiva redução das emissões aqui estabelecida, tendo porém que alcançar as metas previstas para o restante da frota. O mesmo se aplica aos ônibus adaptados pelas empresas concessionárias para servir como veículos-oficina ou guincho.

§ 3º. Para efeitos da aplicação do *caput*, são considerados "veículos de carga" os utilizados na coleta pública de resíduos sólidos urbanos – RSU ("lixo") e resíduos hospitalares; os do tipo limpa-fossa, caminhões tanque de transporte de água potável e de reúso e qualquer outro veículo a diesel de propriedade, arrendado ou contratado diretamente para serviço de caráter permanente pelos Poderes Executivo e Legislativo municipais.

§ 4º. Aplicam-se as exigências estabelecidas no *caput* também aos veículos de empresas subcontratadas de forma continuada pelas titulares de serviços públicos regulares para atender parte do escopo da concessão ou contratação pública.

§ 5º. Os contratos de repasse parcial de escopo contratual de serviços de transporte, caso permitidos pela concessão ou processo licitatório, deverão especificar os requisitos para cumprimento do *caput* e sujeitam ambas as partes à responsabilidade solidária.

§ 6º. Incluem-se nas exigências do *caput* os veículos de transporte intermunicipal de passageiros que tenham como origem ou destino o município de São Paulo, bem como os veículos de fretamento de transporte de passageiros circulando regularmente no município e sujeitos ao registro na Prefeitura.

§ 7º. Para os efeitos desta Lei, enquadram-se como "poluentes tóxicos": o material particulado (MP), sobretudo nas frações inaláveis MP10 e MP2,5 e os óxidos de nitrogênio (NOx).

§ 8º. Serão aceitas como fontes de energia, ao final da implementação do preconizado nesta Lei, apenas aquelas que não gerem emissões diretas de dióxido de carbono de origem fóssil no uso final.

Art. 2º. Durante a gradativa substituição das frotas de cada ente operador de transporte, serão admitidas soluções de transição como a adoção de energias motrizes, nos lotes de veículos novos, total ou parcialmente fósseis, em seu uso final. Isso desde que as emissões diretas do lote substituto para cada poluente tóxico e para CO2 sejam inferiores às emissões do lote de veículos substituído e permitam a pleno e gradual convergência para as metas intermediárias e finais estabelecidas, seguindo os critérios e dinâmica desta Lei.

§ 1º. As soluções de transição mencionada no *caput* serão previamente propostas, antes do período de vigência de metas, pelas empresas do serviço de transporte coletivo e operadores de transporte de carga registrados e regulamentados e avaliadas pelo grupo gestor, conforme estabelecido nesta Lei.

§ 2º. Outras soluções de gestão deverão ser implementadas como programas para disseminar a direção econômica (ecológica), redução da operação desnecessária em marcha lenta, sincronização semafórica, aumento da utilização passageiro-km e implantação de faixas exclusivas, ainda que os respectivos ganhos na redução de emissões não incidam diretamente na consolidação dos cálculos de emissão, para fins de cumprimento desta Lei. Ações para reduzir emissões atmosféricas em novas garagens e terminais do sistema de transporte coletivo público deverão ser consideradas no planejamento e projeto,

Art. 3º. Ficam estabelecidas as seguintes metas de redução das emissões no uso final para os três parâmetros adotados para balizar a introdução da nova matriz energética:

Parâmetro	Ao final de 10 anos	Ao final de 20 anos
MP	- 90%	- 95%
NOx (expresso como NO_2)	-80%	-90%
CO_2 de origem fóssil	-50%	-100%

§ 1º. Serão aplicadas as seguintes condicionantes:

I – o ano de referência para a redução das emissões será 2016.

II – as emissões médias de referência serão contabilizadas em toneladas por ano, considerando as emissões típicas por quilômetro e a somatória das distâncias totais percorridas por cada veículo.

Art. 4º. A progressiva adoção das tecnologias ou dos combustíveis limpos será pautada por marcos-metas, em intervalos de 05 (cinco) anos, a partir da data da entrada em vigor desta Lei, cabendo ao Executivo, representado por um grupo gestor intersecretarial, definir o cronograma ao longo desses quinquênios. De acordo com uma avaliação periódica anual, poderão ser fixados metas e respectivos prazos intermediários aos quinquenais.

Parágrafo único: Os requisitos e parâmetros para avaliação dos marcos-metas e cronogramas serão definidos em regulamentação específica do Executivo e observarão como padrão mínimo os percentuais de redução fixados no art. 3º.

Art. 5º. A substituição gradual das frotas de transporte coletivo público e dos veículos de carga em conformidade com as metas quinquenais e intermediárias, será acompanhada por um grupo gestor a ser integrado por representantes designados pelas Secretarias Municipais de Mobilidade e Transportes – SMT, do Verde e do Meio Ambiente – SVMA, de Coordenação das Prefeituras Regionais – SMPR, Serviços e Obras (SMSO) e da Fazenda – SF, sob coordenação da SMT e acompanhamento pelo Comitê Municipal de Mudança do Clima e Ecoeconomia.

§ 1º. O grupo gestor analisará e autorizará as propostas de substituição de lotes de veículos a serem apresentadas a cada ano, em tempo hábil, individualmente ou em conjunto, pelas empresas do serviço de transporte coletivo de passageiros e as contratadas para transporte de carga listadas no art. 1º.

I – as propostas deverão conter cronogramas físico-financeiros e as variações de investimento em capital e de custo em operação, bem como, as reduções previstas nas emissões que deverão atender as metas mínimas estabelecidas nesta Lei e as intermediárias fixadas pelo Grupo Gestor.

II – as metodologias de cálculo e as emissões nominais de cada tecnologia para cada tipo de veículo serão publicadas pela SMT após 180 (cento e oitenta) dias de publicação desta Lei, sendo ajustadas anualmente de acordo com os avanços tecnológicos, informações dos fabricantes ou os resultados de testes homologados.

§ 2º. O grupo gestor poderá convidar representantes da Academia, associações de empresas concessionárias ou reguladas, de profissionais, de fabricantes e provedores de tecnologias e de entidades da sociedade civil envolvidas com o tema para prover subsídios técnicos.

§ 3º. Todas as tecnologias e motores propostos deverão estar homologados pelos órgãos responsáveis como o Ibama e o Inmetro, sendo permitida a realização de projetos piloto com novas alternativas, ainda não homologadas, desde que devidamente liberados pelo grupo gestor e monitorados pelas empresas, para levantamento de resultados operacionais pelos órgãos competentes.

§ 4º. O grupo gestor poderá considerar na análise das propostas apresentadas a redução de emissões indiretas de gás carbônico, ao longo da cadeia de produção

e distribuição de energia e combustíveis, à luz de estimativas oficialmente ou cientificamente aceitas.

Art. 6º. O grupo gestor emitirá anual e publicamente um relatório de avaliação dos resultados da substituição das frotas de veículos de passageiros e de carga, com recomendações sobre eventuais ajustes na estratégia de implantação conjugada das tecnologias mais limpas e renováveis com otimização de investimentos e custos.

Parágrafo único: O relatório será justificado por argumentação técnica, resultados de testes e medições e referências de literatura, devendo ser submetido à audiência pública e ser aprovado pela Câmara Municipal e Tribunal de Contas do Município, para assegurar o controle social.

Art. 7º. Veículos atendendo às metas progressivas de cada ciclo quinquenal poderão circular até ao final de sua vida útil, estabelecida nos contratos de concessão, mesmo que excedendo as metas estabelecidas para o ciclo seguinte.

Art. 8º. A não apresentação no prazo determinado dos projetos de substituição de frota por tecnologias mais limpas e de menor geração de gases de efeito estufa acarretará em multa mensal de R$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) por cada veículo da frota prestando serviços ao município.

Parágrafo único: a primeira proposta deverá ser apresentada em até seis meses de vigência da lei e válida para o ano calendário seguinte, cabendo se observar prazos estabelecidos pelo grupo gestor a cada ano.

Art. 9º. O não cumprimento das metas quinquenais e intermediárias de redução percentual sujeitará as empresas em desconformidade à multa mensal de R$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) por veículo que constava na proposta apresentada e aprovada como devendo ser posto em uso com as novas tecnologias ou usando os novos combustíveis.

Parágrafo único: incidirá na mesma multa a interrupção no abastecimento de veículos com os novos combustíveis menos poluentes propostos.

Art. 10º. Será caracterizado como descumprimento dos contratos de concessão de operação ou contratos de serviço o não atendimento das metas.

Art. 11. A inspeção periódica, a ser vinculada ao licenciamento anual, para o controle de emissão de poluentes atmosféricos e ruído deverá ser retomada para todos os veículos automotores a combustão interna (ônibus, micro-ônibus, caminhões, utilitários, vans, automóveis, motocicletas entre outros), registrados no município, no prazo de 18 (dezoito) meses, contados da data de publicação desta Lei.

§ 1º. Também estarão sujeitos à inspeção periódica obrigatória os ônibus intermunicipais e os veículos que realizarem serviços de fretamento de passageiros e transporte escolar, emplacados em outros municípios, mas que, por força de regulamentação e atividade regular exercida no território do município, forem registrados em São Paulo para exercício da atividade.

§ 2º. A inspeção veicular será coordenada pela secretaria municipal de mobilidade e transporte, ficando a cargo dos registros, compilação de resultados, divulgação periódica e manter as demais secretarias envolvidas.

§ 3º. A inspeção veicular adotará como referência os limites fixados pelo Programa de Controle de Emissões Veiculares (Proconve) e outras regulamentações aplicáveis, incluindo as para itens de segurança.

§ 4º. Ficarão dispensados da inspeção veicular:

I - veículos novos nos 3 (três) primeiros anos de vida, contados a partir do final do ano de fabricação. Após este período a inspeção deverá ser efetuada a cada 2 (dois) anos. Após 11 (onze) anos, a inspeção passará a ser anual.

II – veículos elétricos puros e híbrido-elétricos e movidos a outras tecnologias limpas e não fósseis como células de combustível a hidrogênio e ar comprimido.

III - os veículos já obrigados à inspeção anual, segundo normativa expedida pela Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Ambiental (INMETRO) para motores a gás natural.

§ 4º. Veículos antigos emplacados como de colecionadores ficarão sujeitos a requisitos específicos estabelecidos em regulamentação própria.

Art. 12. A não realização da inspeção veicular incorrerá em pena de pagamento de multa anual no valor de R$ 1.000,00 (quinhentos reais) por cada unidade veicular não inspecionada.

§ 1º. A multa será majorada e cobrada em dobro a cada ano seguinte ao em que a inspeção deveria ter sido realizada.

§ 2º. Para os ônibus intermunicipais e os ônibus de fretamento a multa será de R$ 5.000,00 (cinco mil) reais.

Art. 13. As multas serão recolhidas em favor do Fundo Especial do Meio Ambiente de Desenvolvimento Sustentável (FEMA).
Parágrafo único: Os recursos arrecadados serão alocados no FEMA em centro de custo vinculado a projetos para redução das poluições atmosférica e climática.

Art. 14. O valor das multas estabelecidas nesta lei será atualizado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será aplicado outro que venha a substitui-lo.

Art. 15. O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data de sua publicação.

Art. 16. As despesas decorrentes da aplicação desta lei correrão por conta de verbas orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 17. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições

em contrário, em especial o artigo 50 da Lei Municipal nº 14.933/2009.

Sala das Sessões,

Giberto Natalini
Vereador (PV/SP)