

EXCELENTÍSSIMO SENHOR DESEMBARGADOR PRESIDENTE DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

GILBERTO TANOS NATALINI, brasileiro, casado, vereador da Câmara Municipal de São Paulo, portador da cédula de identidade RG 5.049.058-8 SSP-SP, inscrito no CPF/MF com o nº 938.036.728-72, com endereço no Viaduto Jacareí, nº 100, sala 415, tel. 3396-4586, Bela Vista, São Paulo (SP), CEP 01319-900, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, por meio do seu advogado e procurador que esta subscreve (doc. 1), impetrar **MANDADO DE SEGURANÇA, COM PEDIDO DE LIMINAR**, com fundamento no art. 5º, inc. LXIX, da Constituição Federal, em face do vereador **JOSÉ AMÉRICO ASCÊNSIO DIAS**, presidente da Câmara Municipal de São Paulo, com endereço no Viaduto Jacareí, nº 100, sala 808, tel. 3396-4215, Bela Vista, São Paulo (SP), CEP 01319-900, pelos motivos de fato e de direito a seguir relatados.

1. Dos Fatos

A Câmara Municipal de São Paulo aprovou, na data de 20 de março de 2013, Substitutivo ao Projeto de Lei (PL) nº 24/2013, 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 nº 11.733, de 27 de março de 1995 (docs. 2, 3, 4, 5 e 6).

O texto do Substitutivo, de autoria do Líder do Governo e dos Líderes dos partidos que dão sustentação ao Prefeito no Legislativo (doc. 02)¹, foi

¹ O texto do Substitutivo está disponível no site da Câmara Municipal de São Paulo: http://www.camara.sp.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=14641:paulista

aprovado, em segunda e última votação, por 35 vereadores e rejeitado por 15, e prevê mudanças na inspeção veicular a partir de 2014 (doc. 07).

Ocorre que o texto de autoria da base governista, como será demonstrado, contém três dispositivos ilegais: (I) o fim da inspeção anual; (II) o reembolso e a isenção da taxa da inspeção; (III) a autorização para que oficinas mecânicas executem a inspeção veicular.

O objetivo não declarado do PL 24/2013 é flexibilizar o Programa de Inspeção Veicular executado no município. O termo *flexibilizar*, que acabou por se consagrar entre os críticos do projeto, é um eufemismo. O uso do vocábulo *inviabilizar* expressaria com mais exatidão a mudança pretendida na legislação, como atestam os especialistas que já se manifestaram contrariamente à aprovação do projeto (doc. 8).

Como será demonstrado, o intuito da atual gestão é tornar letra morta a inspeção veicular prevista na legislação federal, especialmente na Resolução Conama nº 418, de 26 de novembro de 2009, e na Instrução Normativa Ibama nº 6, de 8 de junho de 2010 (docs. 9 e 10).

O Programa de Inspeção Veicular de São Paulo teve início em 2008 apenas para os veículos movidos a diesel. A partir de fevereiro de 2009, os veículos movidos a gás, a gasolina, a álcool e flexíveis, além de todas as motocicletas e motonetas, também foram obrigados a passar por vistoria, segundo o art. 4º, incs. I, II e III do Decreto nº 50.232, de 17 de novembro de 2008 (doc. 11).

O fato é que não interessa ao Prefeito de São Paulo a execução desse importante programa. Em vez de simplesmente eliminá-lo logo, utiliza-se da tática da flexibilização, que ataca seus fundamentos, embora, do ponto de vista formal, continue em vigor.

De qualquer forma, o Chefe do Executivo entrou em contradição com o *slogan* de sua campanha (“Um homem novo para um tempo novo”) e recorreu ao expediente típico de políticos tradicionais para conquistar votos: o discurso fácil e as promessas inexecutáveis. E a inspeção veicular tornou-se um problema, um obstáculo a ser removido.

1.1. O *marketing* eleitoral como fator determinante na opção pela flexibilização da inspeção veicular

O Prefeito de São Paulo foi convencido por marqueteiros políticos, ainda no calor da disputa eleitoral, a fazer um gesto para a classe média e assim acabar com a taxa de inspeção veicular. A decisão foi tomada em reunião do comando da pré-campanha de Fernando Haddad com o publicitário João Santana, encarregado de fazer a sua propaganda eleitoral (doc. 12). Foi um erro. Agora, o Prefeito não vê outra saída a não ser cumprir a palavra.

Certamente, o então candidato lembrou-se do período em que Marta Suplicy foi prefeita de São Paulo (2001-2004) e do desgaste sofrido pelo PT, seu partido, por conta de uma gestão que aumentou significativamente a carga tributária do município, à custa da criação de novos impostos e taxas.

Fernando Haddad, não se pode esquecer, teve participação ativa e decisiva nesse processo. Ajudou a criar as taxas do lixo e de iluminação na gestão da ex-prefeita. Participou da formulação da reforma tributária da gestão petista, aprovada no fim de 2002, na condição de chefe de gabinete do então secretário de Finanças, João Sayad.

Na época, Haddad foi escalado para convencer os vereadores a aprovar os tributos, que levaram a oposição a apelidar a ex-prefeita Marta Suplicy de “Martaxa”. A elevação da carga tributária contribuiu para que ela fosse derrotada nas duas tentativas que fez para voltar à Prefeitura de São Paulo.

Ao defender a criação dos tributos no governo de Marta, **o atual Prefeito sustentava que “cobrar uma taxa por um serviço efetivamente prestado” era “socialmente correto e justo” por onerar apenas os usuários desse serviço, e não todos os contribuintes** (doc. 12).

“É muito melhor (...) introduzir as taxas em correspondência com o serviço prestado do que ir em outra direção”, afirmou ele em 2002, conforme transcrição de audiência nos arquivos da Câmara (doc. 12).

É injusto o fim da cobrança da taxa de inspeção veicular dos proprietários de veículos e a decisão de socializá-la para toda população, usando dinheiro do Orçamento do Município.

Essa política obriga pessoas de baixa renda, que não possuem e talvez jamais venham a possuir veículos automotores, a também contribuir com os seus impostos para a Prefeitura pagar por um serviço cujo custo deve ser de responsabilidade do proprietário, o único responsável pela regulação adequada do seu carro ou de sua motocicleta, o único responsável pela emissão de poluentes de seu próprio veículo. Cabe ressaltar que a poluição compromete seriamente a qualidade do ar e a saúde da população da nossa cidade.

A decisão do Prefeito de São Paulo é regressiva. Tira dos pobres para dar aos ricos. É a decisão de um verdadeiro Robin Hood às avessas. O prefeito, inclusive, já recebeu a alcunha de “Robin Haddad” da ONG Greenpeace.

O interesse público ficou em segundo plano, suplantado pela caça aos votos de um setor que poderia, eventualmente, ser refratário ao discurso do então candidato.

1.2. Mudança de foco: a abordagem da Inspeção Veicular como um problema e não como um instrumento de controle da poluição ambiental

O segundo erro do Prefeito é consequência do primeiro. Já que a Prefeitura vai pagar pela inspeção, ele decidiu reduzir a abrangência do programa, por meio do fim da inspeção anual obrigatória, com o objetivo de diminuir o impacto no Orçamento da cidade.

Alega que a inspeção não melhora o ar da cidade, sem considerar que, de acordo com dados oficiais do Detran-SP, entraram em circulação na cidade, de 2008 a 2013, durante o período de vigência da inspeção, cerca de 1 milhão e 300 mil veículos (doc. 13). Ou seja, a inspeção foi fator determinante para que as condições atmosféricas de São Paulo não se deteriorassem ainda mais, em vista do impacto nas emissões de poluentes trazido pelos novos veículos.

Como argumento, o Prefeito lançou mão de outro dado falacioso. O de que a inspeção provoca uma perda de receita de IPVA, pois os veículos da cidade, para fugir dos custos do serviço, estariam sendo registrados em municípios vizinhos.

Não há estudos no Detran-SP que atestem o fenômeno. O aumento da frota nas cidades da Região Metropolitana parece guardar relação direta com o aumento do poder aquisitivo em áreas periféricas, cujos moradores passaram a ter condições de comprar veículos. Além disso, a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) sobre os veículos automotores (ainda que temporária) e a queda de juros nas vendas a crédito também contribuíram para o aumento das vendas no setor automobilístico, em todas as regiões do país, inclusive nos municípios da Grande São Paulo.

O Prefeito deve esclarecer esse ponto com argumentos sólidos e verossímeis – se puder, é claro. A credibilidade dessas afirmações já foi questionada, inclusive pela imprensa (doc. 14).

Vejamos:

“O caso desses veículos parece ter virado uma ideia fixa do Prefeito e seus auxiliares, que elaboraram complicadas explicações para justificar a adoção da medida, a ser implementada no próximo ano. ‘Nosso objetivo é estancar a sangria de R\$ 1 bilhão em perdas, por causa do IPVA de pessoas que moram aqui e passaram a licenciar os carros fora, para escapar da inspeção. Isso está criando um desequilíbrio econômico na cidade’, afirma o Prefeito. Onde estão os estudos que mostram a existência dessa ‘sangria’ e desse ‘desequilíbrio’ e que dão motivos a Haddad para empregar um tom alarmista como esse para tratar do problema?”

É preciso divulgar tais estudos, porque não parece razoável que proprietários em número suficiente para acarretar prejuízo de R\$ 1 bilhão tenham se dado ao trabalho de licenciar seus carros em cidades vizinhas.”

O recurso aos argumentos lógicos, baseados na experiência e no trabalho de especialistas, refuta as suposições e as afirmações descoladas da realidade de que se vale o Prefeito. Assim, é inconteste que a inspeção

veicular não pode ser penalizada por motivos elementares e de fácil apreensão: (I) trata-se de instrumento fundamental no controle da poluição ambiental; (II) a qualidade do ar pode salvar vidas, da mesma forma que o ar contaminado pode tirar vidas.

Um resumo do estudo elaborado em 2011 por Paulo Saldiva, do Laboratório de Poluição Atmosférica da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (USP), e por outros especialistas está à disposição para consulta no site da própria Prefeitura de São Paulo, mais exatamente na página da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente (doc. 15).²

Ocorre que esse importante trabalho é simplesmente ignorado pelo Prefeito e pelos assessores mais diretamente envolvidos no tema da inspeção, como atestam as propostas que formulam e as declarações relacionadas ao assunto.

A pesquisa analisa os resultados das inspeções em veículos a diesel em 2011. Alguns indicadores são considerados, a fim de que possam ser considerados na gestão da política ambiental. É o caso das informações de Relatório de Qualidade do Ar da Cetesb e de dados sobre internações hospitalares por causas respiratórias e cardiovasculares em crianças de zero a 4 anos e em adultos com mais de 40 anos. Os números foram confrontados com padrões recomendados pela Organização Mundial da Saúde.

Os especialistas constataram que 75% da frota a diesel foram inspecionados em 2011. Graças à regulamentação adequada dos veículos aprovados na inspeção houve redução de 28% na emissão de material particulado fino, a substância mais danosa à saúde que é exalada pelos escapamentos dos veículos automotores.

A conclusão é importantíssima. Os veículos da frota a diesel que foram aprovados na inspeção salvaram as vidas de 380 pessoas na cidade de São Paulo no mesmo ano de 2011. Mais: como a cidade de São Paulo pertence à mesma bacia aérea que os outros municípios que formam a Região Metropolitana, a melhoria nas condições do ar na capital salvou 584 vidas no conjunto de cidades da Grande São Paulo.

É importante frisar que esses números levam em conta apenas a redução das emissões de material particulado de veículos a diesel. O estudo ainda faz uma projeção sobre o número de vidas que seriam salvas se toda a frota a diesel da Região Metropolitana tivesse sido inspecionada em 2011. Concluiu que 1.011 mortes teriam sido evitadas, apenas na cidade de São Paulo. Em todos os 39 municípios da Região Metropolitana seriam 1.560 vidas salvas.

O documento também faz um cálculo da economia com internações hospitalares e mortes evitadas pelas melhores condições do ar na cidade de São Paulo, obtida com a regulamentação adequada dos veículos a diesel aprovados

2

pela inspeção em 2011 – são 130 mil veículos. A economia em gastos de saúde foi superior a R\$ 100 milhões. Caso a inspeção tivesse sido feita em toda a frota a diesel da Região Metropolitana, a economia com gastos de saúde seria da ordem de R\$ 425 milhões nos municípios da Grande São Paulo.

Considerando o número de pessoas salvas e o custo de 130 mil inspeções de veículos a diesel em 2011, cada vida salva custou R\$ 13 mil. Valeu a pena? Quanto vale uma vida humana?

Os especialistas concluíram o estudo com a defesa da ampliação dos serviços de inspeção veicular, considerando os impactos positivos na saúde da população.

Além de Paulo Saldiva, outros especialistas envolvidos com o tema se manifestaram publicamente nos veículos de comunicação em defesa do programa. Entre as medidas propostas para o seu aperfeiçoamento inclui-se a possibilidade de se implantar a inspeção semestral.

Entre as manifestações, duas merecem destaque: as declarações de Antonio Carlos Botelho Megale, presidente da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA), e o artigo publicado pelo respeitado ambientalista Washington Novaes.³

É claro que, além dos veículos em uso, há outras fontes poluidoras oriundas das indústrias e da geração e do consumo de energia. Ressalte-se, no entanto, que os veículos automotores são os grandes responsáveis pela poluição do ar em São Paulo e nas grandes cidades brasileiras, o que reforça a importância da inspeção veicular ambiental.

Essa afirmação é baseada em dados fornecidos pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), que comprova que as concentrações de poluentes são mais altas onde o tráfego é maior (doc. 16).

O IBGE, por meio da pesquisa Indicadores do Desenvolvimento Sustentável Brasil 2008, mostrou que o aumento da poluição atmosférica no Brasil é causado, em primeiro lugar, pelo aumento da frota de veículos, que compromete principalmente o ar das grandes cidades (doc. 17).

Portanto, não se deve admitir que uma visão de curto prazo, demagógica e populista, que o Prefeito expressa e pretende ver implementada, possa prejudicar todo o esforço por uma gestão adequada às necessidades da maior cidade brasileira, seja do ponto de vista da gestão econômica ou dos ganhos ambientais e na saúde pública.

³ Respectivamente as declarações concedidas ao jornal “O Estado de S. Paulo”, no artigo publicado na edição de 5 de dezembro de 2012, com o título **Executivo da AEA defende a taxa de inspeção veicular**, e o artigo de autoria de Novaes, também publicado no mesmo jornal, na edição de 15 de fevereiro de 2013, com o título **Quem pode ser contra a inspeção veicular**.

Essa insistência em flexibilizar a inspeção veicular levou o Prefeito a inserir diversos pontos maculados de ilegalidade no PL 24/2013, sendo que os mesmos foram mantidos e ampliados no Substitutivo ao projeto.

2. Do fim da periodicidade anual: violação à Resolução Conama nº 418, de 25 de novembro de 2009

O Substitutivo ao PL 24/2013 (doc. 02) alterou o art. 5º da Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, com as alterações subsequentes, que passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 5º. A inspeção e a certificação de veículos da frota licenciada no município de São Paulo são obrigatórias.

§ 1º. A periodicidade da inspeção, a partir de 1º de janeiro de 2014, será:

I – anual para a frota a diesel;

II – para os demais veículos:

a) dispensados da inspeção os veículos novos nos 3 (três) primeiros exercícios, incluindo o ano em que o primeiro licenciamento foi ou deveria ter sido realizado;

b) bienal, devendo ser realizada no 3º (terceiro) exercício após o ano em que o primeiro licenciamento foi ou deveria ter sido realizado e, a partir daí, em exercícios alternados; e

c) anual, devendo ser realizada no 9º (nono) exercício após o ano em que o primeiro licenciamento foi ou deveria ter sido realizado e, a partir daí, em todos os anos seguintes”.

Ou seja, pelo texto aprovado, somente a frota a diesel será submetida à inspeção anual. Ficam dispensados da inspeção carros novos com até três anos de uso e, dos quatro aos nove anos de uso, a vistoria será exigida a cada dois anos e, só a partir daí, será realizada anualmente.

A maioria governista da Câmara Municipal aprovou uma série de medidas em relação à periodicidade da inspeção veicular que entra em choque com a legislação federal. Ora, o art. 16 da Resolução Conama nº 418, de 25 de novembro de 2009, determina de maneira clara que a “periodicidade da inspeção veicular ambiental deverá ser anual” (doc. 8).

Acrescente-se que a violação à norma federal em vigor foi consciente e premeditada. Dessa forma, os apoiadores do Prefeito não podem alegar ignorância do conteúdo da norma. Durante todo o processo de discussão do projeto, a base governista foi advertida do fato, isto é, que a Resolução é clara e não admite as exceções que foram introduzidas no texto do Substitutivo.

Na data de anteontem, inclusive, a oposição alertou sobre o fato, relembrando que o Conama estabelece a vistoria anual no processo de inspeção veicular (doc. 18).

Portanto, a votação que pretende introduzir essa alteração na legislação do Município de São Paulo é nula, uma vez que viola expressa disposição da norma federal que dispõe sobre os critérios para a elaboração de Planos de Controle de Poluição Veicular e para a implantação de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso.

Além da violação inconteste ao princípio da legalidade, cabe uma avaliação de mérito. Trata-se, efetivamente, de uma alteração, que se implantada, contribui decisivamente para tornar inócua a inspeção veicular.

Washington Novaes, ao tecer comentários sobre eventuais alterações na periodicidade da inspeção, fez a seguinte advertência ao Prefeito, em 15 de fevereiro último, inclusive em relação aos veículos mais novos (doc. 19):

“Uma das críticas mais fortes aos novos rumos está em que os veículos com até cinco anos de uso respondem por 20% da poluição por monóxido de carbono; e que 50% dos veículos a gás não passariam numa inspeção. Além disso, proprietários que fazem mudanças nos catalisadores dos veículos podem aumentar em até 20 vezes as emissões. Um especialista que trabalhou 20 anos na Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (Cetesb), Alfredo Szwarc, assegura que essas mudanças, assim como em filtros, sensores, bicos injetores, velas e outros, podem potencializar as emissões - daí a importância da aferição periódica. E cita advertência do Banco Mundial de que 10% da frota de veículos responde por mais de 50% das emissões. Assim como a Agência de Proteção Ambiental dos EUA, que considera possível reduzir imediatamente em 30% as emissões. Para atingir objetivos como esses o México, por exemplo, implantou a inspeção semestral”.

Portanto, as mudanças na periodicidade da inspeção veicular, acima descritas, são inadmissíveis porque violam norma federal. Além disso, no mérito, ao excluir da obrigatoriedade da inspeção anual veículos novos e aqueles com até nove anos de uso, o resultado será o aumento dos índices de poluição atmosférica (doc. 7).

3. Da ilegalidade do reembolso e da isenção da taxa de inspeção veicular

O Substitutivo ao PL 24/2013 (doc. 02) introduziu parágrafo único no art. 4º da Lei nº 14.717, de 17 de abril de 2008, no que se refere ao reembolso, e acrescentou o art. 4º-A à Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, com as alterações subsequentes, que tratam da isenção da taxa de inspeção veicular, com a seguinte redação:

Parágrafo único. O valor do reembolso de que trata do “caput” deste artigo corresponderá ao total pago pelo proprietário ou arrendatário mercantil do veículo à concessionária, limitado a 1 (um) reembolso no exercício para cada veículo.” (NR)

“Art.4º-A. A partir de 2014, o proprietário do veículo licenciado no Município de São Paulo, ou o arrendatário mercantil, ficará isento do pagamento do preço devido à concessionária ou à credenciada, relativo à primeira inspeção do veículo a cada exercício”. (NR)

Ou seja, além do reembolso, já previsto na legislação em vigor, fica ampliada a renúncia fiscal e o subsídio aos proprietários de veículos, mediante

a isenção do pagamento da taxa da inspeção, indevidamente chamada de preço (isto é, preço público).

Ainda que haja imprecisão no texto, o *nomen juris* atribuído indevidamente (preço) não retira a condição de taxa à espécie normativa que se pretende reembolsar ou isentar.

O valor cobrado pela inspeção veicular é uma taxa. E a taxa, como afirma Roque Antonio Carrazza, “é uma obrigação *ex lege* que nasce da realização de uma atividade estatal relacionada, de modo específico, ao contribuinte”.⁴

Essa atuação estatal pode consistir em um serviço público ou num ato de política.

A *taxa de serviço* é “tributo que tem por hipótese de incidência uma prestação de serviço público, diretamente referida a alguém.”⁵

Contudo, não é qualquer serviço público que permite a tributação por meio da taxa de serviço, apenas o serviço público específico e divisível, nos termos do inc. II do art. 145 da Constituição Federal.

A *taxa de polícia* tem por hipótese de incidência “o exercício do chamado ‘poder de polícia’, diretamente referido ao contribuinte.”⁶

Ressalve-se que o ato de política que autoriza a tributação é aquele caracterizado num agir concreto e específico do Poder Público, praticado com fundamento na lei, que determina uma abstenção e/ou permite a fiscalização por parte de seus agentes.⁷

Portanto, a taxa de inspeção veicular é um tributo que tem por hipótese de incidência uma atuação estatal relacionada ao exercício regular do poder de polícia administrativa, no caso a fiscalização das emissões de poluentes dos veículos em uso. Assim, a taxa deve ser exigida pela realização da fiscalização e repartida proporcionalmente entre todos os atingidos pela medida.

Ora, o exercício do poder de polícia fundamenta-se na busca do interesse público. No entanto, não há por que toda a coletividade custear essa atividade, que é específica, divisível e realizada diretamente para um determinado contribuinte. A cobrança do tributo está relacionada ao custeio da fiscalização a que foi submetido o cidadão, devendo ser repartido somente entre aqueles que demandaram a ação estatal.

Ao pretender instituir o reembolso e a isenção do valor da inspeção veicular, o Prefeito confunde taxa com imposto, tributos com hipóteses de incidência diferentes.

⁴ **Curso de direito constitucional tributário**, 26ª ed. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 545.

⁵ Roque Antonio Carrazza. **Curso de direito constitucional tributário**, 26ª ed. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 546.

⁶ Roque Antonio Carrazza, **op. cit.**, p. 548.

⁷ Roque Antonio Carrazza, **op. cit.**, p. 549.

O imposto “é uma modalidade de tributo que tem por *hipótese de incidência* um fato qualquer, não consistente numa atuação estatal”.⁸

Ou seja, um tributo que não se vincula a uma atividade estatal. Trata-se de um prestação pecuniária desvinculada da prestação de um serviço ou do exercício do poder de polícia.

A base governista também não pode alegar ignorância quanto à ilegalidade da instituição de reembolso ou isenção da taxa de inspeção veicular, como prevê o Substitutivo aprovado.

Um representante do Ministério Público do Estado de São Paulo já declarou, quando da aprovação do PL 24/2013 em primeira votação, que o reembolso era ilegal. Argumentou ser injusto que um cidadão que não tem carro pague pela inspeção de quem tem. Portanto, é ilegal a devolução desses valores, que serão retirados do Orçamento municipal (doc. 20). É claro que o raciocínio é idêntico em relação à isenção, que ainda não estava prevista na proposta, somente incluída após a aprovação do Substitutivo.

Há inclusive precedente, no que se refere à não cobrança da taxa de inspeção veicular.

Em 2009, quando a inspeção passou a ser aplicada a todos os veículos automotores, o art. 9º, § 1º do Decreto nº 50.232, de 17 de novembro de 2008 (doc. 11), previa que enquanto não fosse iniciada a inspeção da totalidade dos veículos constantes do cronograma estabelecido no artigo 4º do decreto, bem como até o dia 31 de março de 2009 para as inspeções referentes ao exercício de 2008, não haveria cobrança da taxa para a realização da primeira inspeção.

Mas, a partir de 2010, o então Prefeito de São Paulo teve de cumprir uma determinação judicial para aplicar a taxa, sem reembolso.

Desse modo, é ilegal qualquer tentativa de reembolsar ou isentar os proprietários ou arrendatários de veículos da taxa de inspeção veicular.

Para Sergio Leitão, representante da ONG Greenpeace, presente nas audiências públicas realizadas na Câmara Municipal para discutir o projeto do Executivo, a aprovação do reembolso vai prejudicar o trabalhador que não tem carro. Ironizou o fato e cunhou a expressão “Bolsa Hilux”, porque os pobres pagam pela inspeção dos mais abastados. Em outras palavras, um subsídio para os proprietários de veículos mais endinheirados (docs. 21, 22 e 23).

Se a inspeção veicular for custeada pelo Orçamento municipal, outras dotações orçamentárias, certamente em áreas prioritárias, sofrerão cortes, por conta de algo que deveria ser pago pelos proprietários dos veículos em uso. Ou seja, o reembolso e a isenção da taxa revelam a falta de compromisso social embutido no PL 24/2013, ainda nas palavras de Sergio Leitão.

Estima-se que o valor do reembolso, caso a proposta de Haddad entre em vigor, possa atingir o montante de R\$ 180 milhões. Com esse valor, a

⁸ Roque Antonio Carrazza. **Curso de direito constitucional tributário**, 26ª ed. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 538 e 539.

Prefeitura poderia reformar integralmente o corredor de ônibus Inajar de Souza, cobrir seis meses do valor estimado para o Bilhete Único ou teria meios para executar todas as obras de prevenção de enchentes previstas no município de São Paulo (doc. 22).

4. Da violação à Instrução Normativa Ibama nº 6, de 8 de junho de 2010

A violação está explicitada no texto do PL 24/2013 e no Substitutivo, por meio da alteração do modelo de execução da inspeção veicular, pulverizado e realizado por centenas de oficinas mecânicas credenciadas pela Prefeitura.

É isso que significa o acréscimo do artigo 3º-A à Lei 11.733, de 27 de março de 1995, no texto enviado à Câmara pelo Executivo e mantido pelo Substitutivo aprovado. A proposta é que a **“atividade de inspeção de veículos em uso do Município de São Paulo poderá ser realizada por meio de empresas autorizadas, em substituição ao regime de concessão e aos centros de inspeção e certificação de veículos previstos nos artigos 2º e 3º desta lei”** (docs. 2 e 3).

Ocorre que a mudança no modelo de execução da inspeção veicular aprovada pela Câmara Municipal é ilegal, pois afronta regulamentação da matéria prevista na legislação federal.

A Comissão de Constituição e Justiça realizou, em 12 de março de 2013, Audiência Pública para apreciar e discutir o PL 24/2013, com vereadores, membros do Executivo e de representantes da sociedade civil (doc. 21).

Presente à Audiência, o secretário de Negócios Jurídicos, Luis Fernando Massonetto, defendeu a necessidade de uma revisão na forma como é realizada a inspeção. Seria adotado “um modelo de credenciamento e múltiplos prestadores de serviços” (doc. 21), com “a criação de um novo modelo de inspeção, com base em unidades descentralizadas” (doc. 23).

Quais seriam essas unidades descentralizadas?

A resposta: 350 locais para atender carros e motos e outros 100, para inspecionar a frota a diesel. Ou seja, a gestão Fernando Haddad planeja credenciar até 450 oficinas mecânicas para a inspeção veicular em São Paulo (doc. 23).

Ocorre que a Instrução Normativa Ibama nº 6, de 8 de junho de 2010, que estabelece os requisitos técnicos para regulamentar os procedimentos para avaliação do estado de manutenção dos veículos em uso, não autoriza a realização de inspeção veicular em oficinas mecânicas (doc. 10).

A transcrição do item 7 do Anexo 6 não deixa margem a dúvidas:

“7. Nenhum serviço de ajuste ou reparação de veículos poderá ser realizado nos centros de inspeção. Os inspetores, assistentes técnicos e o

peçoal de apoio e supervisão não podem recomendar empresas para realização dos serviços.”

Portanto, a partir da interpretação da norma expedida pelo Ibama, chega-se às seguintes conclusões: (I) os centros de inspeção são locais destinados à realização da inspeção veicular ambiental; (II) nesses locais nenhum serviço de ajuste ou reparação de veículos poderá ser realizado; (III) as oficinas mecânicas executam serviços de ajuste ou reparação de veículos; (IV) os funcionários dos centros de inspeção não podem recomendar empresas para realização dos serviços de ajuste ou reparação de veículos, isto é, não poderão indicar oficinas mecânicas, empresas que realizam esse tipo de serviço.

O documento intitulado **Premissas Básicas para um adequado Programa de Inspeção Técnica Veicular no Brasil**, que serviu de base para a apresentação do engenheiro Claudio Amaury Dall’Acqua, na Audiência Pública realizada pela Comissão de Política Urbana, em 19 de março de 2013 (doc. 22), atesta a inviabilidade do modelo pulverizado de inspeção, que é realizado pelas oficinas mecânicas (doc. 24).

Além de ressaltar a obrigação do cumprimento das normas federais que fixam os parâmetros que devem ser observados pelo Município, adverte que a alteração do modelo de controle centralizado (previsto na norma federal) para um modelo descentralizado (das oficinas mecânicas) amplia o risco de descontrol, de fraudes, de corrupção e a possibilidade de vazamento de informações confidenciais (doc. 24).

Chega a ser, ao afirmar, com base na experiência de outros países nos quais o modelo fracassou, que a aprovação dessa proposta de descentralização da inspeção veicular colocará São Paulo na vanguarda do atraso (doc. 24). Deixa claro que os modelos internacionais bem sucedidos de inspeção não adotam esse tipo de modelo, como é o caso da Alemanha, da Bélgica e da Suécia (doc. 24).

A descentralização, proposta pelo Executivo e endossada pelo Substitutivo, é uma séria ameaça ao Programa de Inspeção Veicular. Prejudica o atendimento aos clientes e deixa sérias dúvidas quanto à eficiência e à lisura do procedimento (doc. 24).

Informações confidenciais e sigilosas podem vazar, uma vez que o risco é maior com centenas de empresas tendo acesso à base de dados do Detran e da Prodam (doc. 24).

A fiscalização da operação por parte do governo é muito mais complexa e cara num sistema pulverizado. Há necessidade de estrutura de informática de controle e auditoria bastante complexa. São rotineiros os ajustes no Programa pelo Conama e pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, que precisam ser disponibilizados a todos os centros de inspeção simultaneamente. Assim, qualquer falha nesse sentido pode colocar em risco todo o programa e sua coordenação. Dessa forma, os objetivos fundamentais e o incentivo à manutenção preventiva dos veículos podem ser comprometidos (doc. 23).

O proprietário do veículo também fica sujeito a ser enganado por uma “reprovação fabricada”, seguida de uma proposta de substituição de peças e reparos desnecessários, para garantir a aprovação do veículo.

Portanto, esse modelo desqualifica o Programa de Inspeção Veicular. Perde-se o rigor, a qualidade e a padronização de procedimentos do atual modelo de inspeção. Previsto na legislação federal e baseado em centros especializados, o programa deve ser executado de acordo com os padrões da Instrução Normativa Ibama 6/2010 e pela Resolução Conama 418/2009. Daí o impedimento legal de desenvolver qualquer outro negócio ou atividade, especialmente a venda de produtos ou a prestação de serviços de reparação nesses locais.

No modelo pulverizado, que pressupõe a contratação de oficinas mecânicas, a atividade de fiscalização do poder concedente é mais difícil ou até impraticável. Compromete-se a capacidade de acompanhar e fazer a auditoria dos serviços de inspeção, que também possibilitam a aferição da eficácia do programa.

A consequência é lógica: a perda de credibilidade junto à sociedade, que passa a considerar a inspeção veicular uma fraude ou mais uma forma de se desperdiçar recursos públicos, ainda mais se for bancada por dotações orçamentárias, como pretende a Prefeitura do Município de São Paulo.

Assim, a norma editada pelo Ibama veda que uma empresa possa realizar a inspeção veicular e, simultaneamente, executar tarefas típicas de uma oficina mecânica.

O objetivo é prevenir a ocorrência de fraudes, estimuladas pela mescla de interesses (realizar a inspeção veicular e continuar exercendo as funções de uma oficina mecânica). Nesse caso, as oficinas participantes do programa exerceriam concorrência desleal em relação aos demais, porque teriam o acesso facilitado a um importante segmento de consumidores, para oferecer produtos ou serviços.

Para dar maior credibilidade ao Programa de Inspeção Veicular devem ser vedadas: (I) a participação de oficinas mecânicas; (II) a presença, nas empresas que executem a inspeção, de sócios ou dirigentes que tenham qualquer tipo de participação ou relação em organizações comerciais que atuem no ramo de manufatura, representação e venda de peças, componentes, fluidos, aditivos, bem como na prestação de serviços de reparação.

5. Da ofensa ao princípio da legalidade e do devido processo legislativo

Como ficou demonstrado, a tramitação do PL 24/2013 contém três dispositivos ilegais: (I) o fim da inspeção anual; (II) o reembolso e a isenção da

taxa da inspeção; (III) a autorização para que oficinas mecânicas executem a inspeção veicular.

O Impetrante é, pois, titular da prerrogativa de ajuizar esta ação, em face da existência de ofensa ao devido processo legislativo constitucional. É de rigor, portanto, que todos os atos que resultaram na aprovação do PL 24/2013 e seu Substitutivo sejam declarados nulos, de pleno direito, impedindo, dessa forma, a sanção da proposição por parte do Chefe do Executivo.

O Regimento Interno da Câmara Municipal resguarda os direitos dos vereadores ao devido processo legislativo. Dessa forma, cabe a reprodução, *in verbis*, do art. 212 e do inc. I (doc. 09):

“Art. 212 – Serão restituídas ao autor as proposições:

“I – manifestamente antirregimentais, ilegais ou inconstitucionais;

“(…”)

“§ 1º - As razões da devolução ao autor de qualquer proposição, nos termos do presente artigo, deverão ser devidamente fundamentadas pelo Presidente, por escrito”.

O processo legislativo é o conjunto de atos (iniciativa, votação, sanção, veto) realizados pelos órgãos legislativos visando a elaboração de normas jurídicas. Trata-se de “um conjunto de atos preordenados visando a criação de normas de Direito”.⁹

A iniciativa veio maculada por vício insanável *ab initio*, pois foi expedido em desconformidade com as exigências legais. O Substitutivo, por seu turno, não corrigiu o vício. A ilegalidade compromete irremediavelmente todo o processo legislativo, e não apenas a iniciativa. Nesse caso, os demais atos que compõem o processo, no âmbito do Poder Legislativo, também estão comprometidos e não poderiam ser realizados.

Assim é que o Regimento Interno da Câmara Municipal é claro e oferece a solução: o PL 24/2013 deveria ser devolvido ao autor da matéria, o Prefeito de São Paulo, Fernando Haddad. Da mesma forma que o Substitutivo apresentado em Plenário pelos integrantes da base de apoio ao Prefeito.

O Impetrante, nesse aspecto, não ficou inerte.

Deixou claro, por duas vezes, ao Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, que o PL 24/2013 e o Substitutivo continham disposições que violavam o ordenamento jurídico, requerendo, por isso, a adoção da medida preconizada no inc. I do Regimento Interno, isto é, a devolução aos autores.

Por meio do Ofício nº 4852/2013-26º GV (doc. 25), o Impetrante informou ao Presidente da Casa a ilegalidade disposta no PL 24/2013 relativa à

⁹ José Afonso da Silva. **Curso de Direito Constitucional Positivo**, 15ª ed. rev. São Paulo: Malheiros, 1998, p. 522 e 523.

violação da Instrução Normativa Ibama nº 6/2010, ante a intenção do Prefeito de permitir que oficinas mecânicas possam executar a inspeção veicular. Requereu a devolução do projeto ao autor, com fundamento no dispositivo do Regimento Interno já mencionado.

O Presidente respondeu ao Ofício (doc. 26), informando que, “por ocasião da respectiva recepção e distribuição às comissões (art. 17, II, “a” e “b”, RI), momento em que esta Presidência entendeu não estar a propositura eivada de ilegalidade manifesta, ou seja, aquela que não deixa dúvida, que não depende de interpretação.”

Indeferiu a solicitação e acrescentou que, “na fase em que se encontra o projeto, uma reapreciação quanto à sua legalidade e constitucionalidade somente poderia ser feita pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa se provocada, na forma do art. 72 do Regimento Interno, mediante anuência do Plenário, o que não ocorreu.”

Embora a resposta tenha representado uma postura olímpica do Presidente diante da questão apresentada, não se lançara mão de argumentos que contestem esse posicionamento exposto, por ser desnecessário, como a seguir será demonstrado.

De qualquer maneira, algumas afirmações prestadas pelo Presidente neste documento são relevantes, mas em relação a outro ofício a ele encaminhado, também relativo à tramitação do PL 24/2013 e do Substitutivo.

No entanto, em relação ao Ofício nº 4870/2013-26º GV, protocolado pelo Impetrante em 20 de março de 2013 (doc. 27), na Presidência da Câmara, torna-se inadmissível uma postura semelhante à adotada com o documento protocolado anteriormente.

Este documento, que ainda não obteve resposta, foi elaborado quando o Impetrante tomou conhecimento pela imprensa de que no Substitutivo, a ser apresentado em Plenário pela base governista, haveria a inclusão de outra medida ilegal, qual seja o fim da inspeção anual e obrigatória, em desconformidade com a o art. 16 da Resolução Conama 418/2009 (doc. 18).

De fato, a informação se confirmou e o Substitutivo, contendo essa e outras ilegalidades aqui contestadas, foi apresentado e aprovado na Sessão Extraordinária de anteontem (doc. 2).

Nesse caso, não há de se cogitar a aplicação do mesmo encaminhamento que o Presidente expôs em relação ao questionamento formulado pelo Impetrante no Ofício 4852/2013-26º GV.

O Substitutivo se constitui em nova proposição, o que é sinônimo de propositura ou projeto, “apresentada por Vereadores, por Comissão Permanente ou pela Mesa, para substituir outra já existente sobre o mesmo assunto”, segundo o art. 269 do Regimento Interno da Câmara Municipal de São Paulo (doc. 28).

Por se tratar de nova proposição, “os substitutivos apresentados em Plenário deverão ser remetidos às Comissões competentes, que terão o prazo de 48 (quarenta e oito) horas para emitir parecer conjunto” (art. 270, *caput*, do Regimento Interno, doc. 28).

Além disso, conforme dispõe o § 5º do art. 270, o “Substitutivo apresentado em plenário poderá receber parecer conjunto das comissões competentes após a fase de encerramento da discussão” (doc. 28).

Nesse caso, “para elaboração do parecer previsto no parágrafo anterior, a sessão deverá ser suspensa para realização de reunião conjunta das comissões competentes” (§ 6º, do art. 270 do Regimento Interno, doc. 28).

Foi exatamente o que aconteceu na Sessão Extraordinária que acolheu o Substitutivo da base governista, que recebeu parecer conjunto das comissões permanentes reunidas em Plenário. Ou seja, com a observância do procedimento acima descrito no Regimento Interno, embora tenha se dado em tempo recorde.

Ocorre que, desta vez, ao ter em mãos nova propositura (o Substitutivo), o Presidente da Câmara não poderia simplesmente enviá-lo às comissões permanentes, como fez.

Ao receber nova propositura, deve, obrigatoriamente, proceder a um juízo prévio de admissibilidade. No caso de a proposição ser manifestamente contrária ao ordenamento jurídico, deve ser devolvida ao autor, no caso os autores, os Líderes da base governista, nos termos do art. 212, inc. I do Regimento Interno.

Se a proposta (no caso, o Substitutivo) não estiver “eivada de ilegalidade manifesta, ou seja, aquela que não deixa dúvida, que não depende de interpretação”, poderá ser encaminhada às comissões competentes, como fez o Presidente no caso do PL 24/2013.

Ocorre que este não era o caso desse Substitutivo especificamente, que deveria ser devolvido aos autores, uma vez que o Impetrante alertou o Presidente, antes mesmo da apresentação em Plenário, que a tramitação estava, irremediavelmente, comprometida pelo vício da ilegalidade.

E a propositura estava **“eivada de ilegalidade manifesta, ou seja, aquela que não deixa dúvida, que não depende de interpretação.”**

Há alguma dúvida de que o Substitutivo apresentado pela base governista viola a Instrução Normativa Ibama 6/2010, quando autoriza oficinas mecânicas a executar a inspeção veicular? Depende de interpretação a Resolução Conama 418/2009, que prescreve a periodicidade anual para os veículos em uso, ao contrário do Substitutivo que simplesmente ignora essa norma federal.

Essas informações constam do Ofício, protocolado em 20 de março (doc. 27), cujo conteúdo foi ignorado pelo Presidente, que autorizou a tramitação de uma propositura comprometida irremediavelmente com o vício da ilegalidade. Portanto, deveria ser devolvida aos autores e não ser distribuída às Comissões permanentes da Câmara Municipal.

Além disso, ainda que o Impetrante não tivesse se manifestado diretamente ao Presidente da Casa, as discussões e os questionamentos em torno desses pontos, e também do reembolso e da isenção da taxa de inspeção, eram públicas e conhecidas de todos, inclusive pelo Presidente. Amplamente divulgadas e discutidas pela imprensa, nas audiências públicas realizadas na Câmara e nas discussões que antecederam a primeira votação da matéria em Plenário.

Portanto, é inadmissível que o Presidente da Câmara tenha permitido que um Substitutivo, contendo disposições manifestamente ilegais, tenha sido acolhido, distribuído às comissões competentes, apreciado em Plenário e, finalmente, aprovado em segunda discussão. Ignorou vedação expressa no Regimento Interno da Casa, que veda a tramitação de proposições manifestamente ilegais, o que se revelou no episódio do Substitutivo aprovado na Sessão Extraordinária de 20 de março de 2013.

Dessa forma, houve violação ao princípio da legalidade: (I) por parte do Presidente da Câmara, que não impediu a tramitação de propositura manifestamente ilegal; (II) por parte do Prefeito, que enviou à Câmara projeto de lei contendo disposições ilegais; (III) por parte da base governista, que patrocinou um Substitutivo também ilegal.

O princípio da legalidade se revela pela submissão do Estado à Constituição e às normas em geral. Por isso, é que se diz ser específico do Estado de Direito, uma vez que o Estado não pode exigir qualquer ação, impor qualquer abstenção ou proibição senão em virtude de lei.

Pelo fato de nossa Constituição perfilar-se em torno da ideia do Estado Democrático Direito é que os poderes constituídos da Federação devem obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência (art. 37, *caput* da Constituição Federal).

Especificamente, a submissão ao princípio da legalidade por parte do Poder Executivo deve ser aferida tanto na edição de atos administrativos como no impulso ao processo legislativo, nas matérias em que o ordenamento jurídico lhe outorga competência para a iniciativa das leis.

Demonstrado está que as proposições (o PL 24/2013, do Executivo, e o Substitutivo apresentado pelos líderes alinhados com o governo) violam normas federais, especificamente a Instrução Normativa Ibama nº 6/2010 e a Resolução Conama 418/2009, bem como concedem reembolso e isenção ilegais da taxa de inspeção veicular. Dessa forma, veiculam matérias com conteúdo ilegal.

As matérias dispostas no projeto e no Substitutivo têm grande repercussão no cotidiano dos munícipes, ao tratar de assuntos relativos ao Orçamento, ao meio ambiente e à saúde pública. Atingem toda a comunidade, de modo direto ou indireto e interferem com a ordem e a estabilidade das relações jurídicas em grande escala.

Nesse caso, a ilegalidade e a desconformidade com o Direito é de tal ordem e assume tamanha gravidade, que merece ser repelida. A competência atribuída ao Executivo de iniciar o processo legislativo foi mal utilizada. Ignora disposições contidas na legislação federal e, dessa forma, atua claramente no sentido de desvirtuar o ordenamento jurídico. É inegável que estamos diante de um ato que deve ser considerado nulo.

Além disso, o Presidente da Câmara Municipal que, em sede de controle preventivo de constitucionalidade, poderia exercer um papel no sentido de assegurar a higidez do processo legislativo, omitiu-se.

6. Do cabimento do Mandado de Segurança

O Supremo Tribunal Federal (STF) reconhece a legitimidade dos parlamentares para impedir a tramitação de proposições que violem o devido processo legislativo. A concessão de medida liminar, desse modo, permite a suspensão ou a anulação de matérias inquinadas de vícios – sejam formais, constitucionais ou legais – até o julgamento de mérito do Mandado de Segurança.

A jurisprudência do STF firmou-se no sentido de reconhecer aos membros do Poder Legislativo – e somente a eles – a legitimidade para impetrar mandado de segurança, com o objetivo de defender e assegurar o direito público subjetivo ao devido legislativo constitucional.

Com esse entendimento, o parlamentar faz jus a não ver processada ou submetida à deliberação de proposição que encontra óbices para o seu prosseguimento na Constituição e na legislação infraconstitucional. Nesse caso, a inconstitucionalidade já existe antes de o projeto ou de a proposta se transformar em lei ou em emenda constitucional, porque o próprio processamento já desrespeita, frontalmente, a Constituição (MS 20.257/DF, Rel. Min. Moreira Alves).

É oportuno a reprodução do julgamento proferido nos autos do MS 24.642/DF, Rel. Min. Carlos Velloso, de 18-02-2004:

"CONSTITUCIONAL. PROCESSO LEGISLATIVO: CONTROLE JUDICIAL. MANDADO DE SEGURANÇA. I. - O parlamentar tem legitimidade ativa para impetrar mandado de segurança com a finalidade de coibir atos praticados no processo de aprovação de leis e emendas constitucionais que não se compatibilizam com o processo legislativo constitucional. Legitimidade ativa do parlamentar, apenas. II. - Precedentes do STF: MS 20.257/DF, Ministro Moreira Alves (leading case), RTJ 99/1031; MS 21.642/DF, Ministro Celso de Mello,

MDA 191/200; MS 21.303-AgR/DF, Ministro Octavio Gallotti, RTJ 139/783; MS 24.356/DF, Ministro Carlos Velloso, 'DJ' de 12.09.2003. III. - Inocorrência, no caso, de ofensa ao processo legislativo, C.F., art. 60, § 2º, por isso que, no texto aprovado em 1º turno, houve, simplesmente, pela Comissão Especial, correção da redação aprovada, com a supressão da expressão 'se inferior', expressão dispensável, dada a impossibilidade de a remuneração dos Prefeitos ser superior à dos Ministros do Supremo Tribunal Federal. IV. - Mandado de Segurança indeferido".

Embora a segurança não tenha sido deferida, a decisão é considerada um *leading case*, uma decisão paradigmática no sentido de assegurar aos parlamentares o direito ao devido processo legislativo.

A tese encontra amparo na doutrina.

Segundo Hely Lopes Meirelles, os "atos praticados por parlamentares na elaboração da lei, na votação de proposições ou na administração do Legislativo entram na categoria de *atos de autoridade* e expõem-se a mandado de segurança, desde que infrinjam a Constituição ou as normas regimentais da Corporação e ofendam direitos ou prerrogativas do impetrante."¹⁰

O mandado de segurança é garantia contemplada pelo art. 5º, inc. LXIX, de nossa Constituição Federal, cujo objetivo é a proteção de direito subjetivo individual, líquido e certo ameaçado ou violado por autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do Poder Público.

Tem como pressupostos específicos o ato de autoridade eivado de ilegalidade ou abuso de poder, que ameace ou cause lesão a direito líquido e certo não amparado por habeas corpus ou habeas data.

Desta forma, nos casos de violação a direito líquido e certo não amparado por "habeas corpus" ou "habeas data", o Mandado de Segurança se constitui no instrumento destinado a por fim, por via jurisdicional, a atos ofensivos oriundos de autoridade pública que, por abuso ou desvio de poder ou finalidade, acarretam na esfera dos direitos individuais, lesões claramente repudiadas pelo ordenamento jurídico.

Assim, é cabível a medida em todas as situações em que se identifiquem a existência de um direito líquido e certo; de uma ação ou omissão que, emanada de ato típico de autoridade pública, cause dano real ou virtual a este direito e que, por último, a liquidez e a certeza restem, de plano, provadas com a articulação de provas documentais que dispensem dilação probatória.

No caso em apreciação, o meio apropriado para ilidir os efeitos do ato lesivo perpetrado contra o direito do Impetrante é o Mandado de Segurança.

¹⁰ **Mandado de segurança e outras ações constitucionais**, 32^a. São Paulo: Malheiros, 2009, p. 32

Todos os requisitos foram observados, tanto de natureza processual, como de natureza substantiva, ou seja, a demonstração do direito por ele invocado.

Assim, a defesa do direito do Impetrante, mediante a propositura da presente ação é perfeitamente admissível porque o ato de permitir a tramitação de projetos manifestamente ilegais afronta direito líquido ao devido processo legislativo. E que não se exclui o controle concreto, como é o caso do Mandado de Segurança impetrado por parlamentar para a defesa de suas prerrogativas em face de proposta inconstitucional, ilegal ou antirregimental.

No polo passivo da relação processual, está autoridade pública que, no causou prejuízos incontestes ao Impetrante e ao órgão público que dirige e representa, razão que provocou esta demanda.

Do exposto, resulta a viabilidade do recurso ao Mandado de Segurança. Estão presentes os seus pressupostos de admissibilidade - objetivos e subjetivos, bem como, à evidência do que foi demonstrado, satisfeitas estão as condições gerais da Ação.

Por isso, é de rigor que todos os atos praticados na Câmara Municipal, referentes à tramitação do PL 24/2013, de autoria do Prefeito de São Paulo, e do Substitutivo de autoria dos vereadores da base governista, sejam declarados nulos, de pleno direito, impedindo, dessa forma, que o projeto aprovado seja convertido em lei.

No caso de se verificar a sanção da matéria por parte do Executivo, requer que seja suspensa a eficácia da lei até o julgamento do mérito desta ação.

7. Do cabimento da medida liminar

Além da interposição do mandado de segurança, é necessário também que tal prestação jurisdicional se dê de forma rápida, posto que a aprovação de matéria viciada pela ilegalidade, em vias de ser sancionada, pode tornar absolutamente ineficaz a prestação jurisdicional tardia.

A situação está, pois, a requerer prestação jurisdicional liminar, para que impeça, de pronto, a produção de outros efeitos lesionadores, além do representado à prerrogativa do devido processo legislativo do parlamentar e Impetrante, na esfera ambiental, especificamente o controle das emissões dos veículos em uso, que trará prejuízos a todos os moradores do Município de São Paulo.

A situação fática e suas repercussões jurídicas atestam com plenitude a presença do "fumus boni iuris" a embasar o pedido do Impetrante, tudo em conformidade com a documentação acostada, inclusive no que concerne às

normas relativas ao processo legislativo e à legislação federal que devem ser observadas na execução da inspeção veicular ambiental.

Evidenciado está, portanto, o interesse processual do Impetrante em requerer a declaração de nulidade da votação da Câmara Municipal de São Paulo, que aprovou o Substitutivo ao PL 24/2013, na data de 20 de março de 2013.

O "periculum in mora" se evidencia a razão de que, caso não seja deferida a medida liminar pleiteada, o Impetrante e os cidadãos paulistanos serão por demais prejudicados, uma vez que a alteração da lei que instituiu a inspeção veicular no município de São Paulo, por meio do Substitutivo aprovado pela Câmara Municipal em 20 de março de 2013, tornará a inspeção uma medida inócua e os prejuízos econômicos, ao ambiente e à saúde pública serão inevitáveis. É urgente, portanto, que se conceda a prestação jurisdicional ao Impetrante.

Nestes termos, busca provimento jurisdicional, de modo a requerer a concessão da medida liminar adequada ao caso, que consiste em determinar a suspensão dos atos legislativos que levaram à aprovação do Substitutivo que altera a legislação do município de São Paulo relativa ao Programa de Inspeção e Manutenção dos Veículos em Uso, até que este Egrégio Tribunal julgue o mérito desta ação, quando, então, deverá declarar nulos todos os atos relativos à votação do PL 24/2013 e do seu Substitutivo.

Da mesma forma, no caso de o Substitutivo, aprovado pela Câmara Municipal, ser sancionado pelo Prefeito, requer a suspensão dos efeitos da lei até que este Egrégio Tribunal julgue o mérito desta ação, quando, então, deverá declarar nulos todos os atos relativos à votação do PL 24/2013 e do seu Substitutivo.

8. Do pedido

Diante do exposto, requer:

- a) concessão de medida liminar "inaudita altera pars", determinando a suspensão dos atos relativos ao processo legislativo que resultaram na aprovação de Substitutivo ao PL 24/2013 pela Câmara Municipal de São Paulo, que alteram a legislação relativa ao Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos, previstas na Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, bem como suas alterações posteriores;
- b) A notificação do Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, a fim de que preste as informações no prazo legal;
- c) A notificação do Ministério Público para se manifeste nos autos;

d) Ao final, a concessão da segurança ora pleiteada, mantendo a liminar concedida, pelos fundamentos aqui expostos, no sentido de declarar nulos, de pleno direito, todos os atos do processo legislativo relativos à votação do PL 24/2013 e de seu Substitutivo.

Dá-se à causa o valor de R\$ 1.000,00 (mil reais), para efeitos fiscais.

Termos em que,

Espera Deferimento.

São Paulo, 22 de março de 2013.

André Moreira Machado
OAB-SP 208.612

LISTA DE DOCUMENTOS ANEXOS:

1. Procuração.
2. Substitutivo ao Projeto de Lei (PL) 24/2013.
3. PL 24/2013, 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 nº 11.733, de 27 de março de 1995.
4. Lei Municipal nº 11.733, de 27 de março de 1995, que dispõe sobre a criação do “Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso”, e dá outras providências.
5. Lei Municipal nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, que introduz alterações no Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, introduzido pela Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, e dá outras providências.
6. Lei Municipal nº 14.717, de 17 de abril de 2008, altera a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, que dispõe sobre a criação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, bem como a Lei nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, que introduz alterações no referido Programa.
7. Publicação no site da Câmara Municipal de São Paulo, na data de 20 de março de 2013, com o título **Substitutivo diminui frequência da inspeção e acabou com taxa.** Disponível em: http://www.camara.sp.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=14643:substitutivo-diminuiu-frequencia-da-inspecao-veicular-e-acabou-com-taxa&catid=42:projetos-aprovados&Itemid=97; acesso em 20 de março de 2013.
8. Artigo publicado, na edição de 22 de março de 2013, do jornal “Folha de S. Paulo”, com o título **Ar na cidade ficará pior, dizem especialistas.**
9. Resolução Conama nº 418, de 26 de novembro de 2009, que dispõe sobre critérios para a elaboração de Planos de Controle de Poluição Veicular – PCPV e para a implantação de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente e determina novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso.
10. Instrução Normativa Ibama nº 6, de 8 de junho de 2010, que estabelece os requisitos técnicos para regulamentar os procedimentos para avaliação do estado de manutenção dos veículos em uso.
11. Decreto nº 50.232, de 17 de novembro de 2008, dispõe sobre o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M-SP, instituído pela Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, alterada pelas Leis nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, e nº 14.717, de 17 de abril de 2008; revoga o Decreto nº 49.463, de 30 de abril de 2008; estabelece o valor do reembolso, para o exercício de 2009, do preço público pago à concessionária.
12. Artigo publicado, na edição de 16 de março de 2012, do jornal “Folha de S. Paulo”, com o título **Haddad participou da criação de taxas no governo Marta.**
13. Dados do DETRAN-SP da Frota de veículos em São Paulo – por tipo de veículo, no período de 2008 a 2013.

14. Artigo publicado, na edição de 25 de fevereiro de 2013 do jornal “O Estado de S. Paulo”, com o título **A novela da inspeção veicular**.
15. Resumo do estudo **Inspeção Veicular e Saúde – I/M-SP Diesel 2011**, publicado no site da Secretaria do Verde e Meio Ambiente de São Paulo, em 24 de julho de 2012, e elaborado pelos seguintes pesquisadores: Prof. Dr. Paulo Hilário Nascimento Saldiva, Professor Titular em Patologia da Faculdade de Medicina da USP; Profa. Dra. Simone Georges El Khoury Miraglia, Depto. Ciências Exatas e da Terra da UNIFESP; Eng. Dr. Paulo Afonso de André, Laboratório de Poluição Atmosférica Experimental da Faculdade de Medicina da USP. Disponível em:
[//www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/relatorio_resumido_imsd_diesel_2011_impacto_saude_2012_07_24_v0_saldiva_1349732020.pdf](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/relatorio_resumido_imsd_diesel_2011_impacto_saude_2012_07_24_v0_saldiva_1349732020.pdf); acesso em 13 de março de 2013.
16. Artigo publicado no site UOL em 22 de setembro de 2009, com o título **Carros são os vilões da poluição do ar na Grande São Paulo**. Disponível em:
<http://noticias.uol.com.br/ultnot/cienciaesaude/ultnot/2009/09/22/ult4477u2059.jhtm>. Acesso em 18 de março de 2013.
17. Artigo publicado no site UOL, com o título **Poluição de carros é o maior vilão da qualidade do ar nas grandes cidades**. Disponível em:
www2.uol.com.br/vyaestelar/polui%C3%A7%C3%A3o.htm; acesso em 18 de março de 2013.
18. Artigo publicado, na edição de 20 de março de 2013, do jornal “O Estado de S. Paulo”, com o título **Só Carro ‘Velho’ terá inspeção veicular anual**.
19. Artigo publicado, na edição de 15 de fevereiro de 2013 do jornal “O Estado de S. Paulo”, com o título **Quem pode ser contra a inspeção veicular**.
20. Artigo publicado, na edição de 15 de março de 2013, do jornal “Diário de São Paulo”, com o título **Dinheiro da taxa não pode ser devolvido**.
21. Audiência Pública, realizada pela Comissão de Constituição e Justiça da Câmara Municipal de São Paulo, em 12 de março de 2013, para discutir o PL 24/2013.
22. Audiência Pública, realizada pela Comissão de Política Urbana da Câmara Municipal de São Paulo, em 19 de março de 2013, para discutir o PL 24/2013.
23. Artigo publicado, na edição de 13 de março de 2013 do jornal “O Estado de S. Paulo”, com o título **Gestão de Haddad quer liberar inspeção veicular em oficinas mecânicas de SP**.
24. **Premissas básicas para um adequado Programa de Inspeção Técnica Veicular no Brasil**, de autoria de Claudio Amaury Dall’Acqua.
25. Ofício nº 4852/2013-26º GV, de 13 de março de 2013.
26. Memo. Presidência nº 132/GAB.Pres./2013, de 19 de março de 2013.
27. Ofício nº 4870/2013-26º GV, de 20 de março de 2013.
28. Regimento Interno da Câmara Municipal de São Paulo.