



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
VEREADOR DONATO

Folha nº 01 do processo
nº 01-643 de 2017
KARDEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
RF. 101.004

fls. 46

65

PROJETO DE LEI nº

PL
643/2017

"Proíbe a circulação de veículos a diesel no município de São Paulo e dá outras providências".

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º. A partir de 01 de janeiro de 2023 ficam proibidos de circular no município de São Paulo os veículos de passageiros, incluindo os de uso misto, nacionais e importados, movidos a óleo diesel.

Parágrafo único - A proibição prevista no *caput* deste artigo também se aplica aos veículos de transporte com capacidade de carga até 2.500 kg (dois mil e quinhentos quilos) e aos veículos de transporte de passageiros com capacidade de até 22 (vinte e duas) pessoas, excluindo o motorista.

Art. 2º. As disposições contidas no Art. 1º não se aplicam aos seguintes casos:

- I – veículos licenciados em outros países com autorização de permanência temporária no Brasil;
- II – veículos de missões diplomáticas, desde que prestando serviços às respectivas embaixadas;
- III – aqueles autorizados pela Secretaria Municipal dos Transportes, mediante justificativa e por prazo devidamente delimitado.

Art. 3º. A partir de 01 de janeiro de 2025 (dois mil e vinte e cinco), ficam proibidos circular no município de São Paulo todos os veículos pesados movidos a diesel, assim entendidos caminhões e ônibus, fabricados antes de 2009, exceto aqueles que atendam aos níveis de emissões estabelecidos pela fase "P6" do Programa de Controle de Emissões Veiculares, instituído pelo CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente.

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO
24 OUT 2017
SGP. 42

Matéria PL 643/2017. Documento digitalizado e autenticado por CARMEN CRISTINA MALAVAZZI. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.gov.br/Home/AlmbrDocumentos?plD=18550153>

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
02 a 04 e folha de informação
sob nº 05. 28.10.17
Ass: _____

Kardec Izidoria de Andrade
Assistente Parlamentar
SGP/22

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

VEREADOR DONATO

Folha nº 02 do processo
nº 01-643 de 2017
KARDEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
DE 01/01/17

Parágrafo único. A partir de 01 de janeiro de 2030 (dois mil e trinta) ficam proibidos de circular no município de São Paulo todos os veículos pesados movidos a diesel que não atendam aos níveis de emissões estabelecidos pela fase "P7" do Proncove - Programa de Controle de Emissões Veiculares, instituído pelo CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente.

Art. 4º. A partir de 01 de janeiro de 2020, os postos de combustíveis localizados no município de São Paulo só poderão comercializar óleo diesel mediante adição, em volume, de no mínimo 20% (vinte por cento) de biodiesel.

Art. 5º. As disposições desta lei não se aplicam aos ônibus integrantes do Sistema Municipal de Transporte Público, que são regulamentados mediante instrumento contratual específico elaborado pela Municipalidade.

Art. 6º. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 7º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões,


ANTONIO DONATO
Vereador



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

VEREADOR DONATO

Folha nº 0,3 do processo
nº 01-643 de 2017

KARDEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
RF. 101

JUSTIFICATIVA

O projeto de lei tem por objetivo instituir o controle da circulação de veículos movidos a diesel na cidade de São Paulo amenizando assim a poluição atmosférica.

Como é sabido, o diesel é uma matriz energética altamente poluente. Apesar de mais eficaz que a gasolina e o etanol, esse tipo de combustível produz dióxido de carbono, óxidos de enxofre e nitrogênio e principalmente materiais particulados (fuligem), substâncias extremamente danosas à saúde humana.

Há cerca de 20 anos, a Europa, apostando na maior eficiência energética do diesel em relação à gasolina, resolveu incentivar o uso de veículos movidos a diesel. O resultado dessa política foi extremamente danoso, pois hoje, vemos inúmeras cidades europeias enfrentando gravíssimos problemas ambientais decorrentes da alta poluição provocada pelos seus veículos. A situação é tão grave que vários países já anunciaram restrições e até mesmo banimento da circulação de veículos movidos a diesel.

Recentemente, na reunião do C40, grupo das grandes cidades mundiais para liderança climática, do qual São Paulo faz parte, várias cidades anunciaram restrições à circulação de veículos movidos a diesel de modo a amenizar a poluição do ar.

Na cidade de São Paulo enfrentamos problema similar com a poluição atmosférica.

Apesar da frota de veículos de passageiros ser composta em sua maioria por veículos movidos à gasolina ou etanol, vemos um crescente incremento de veículos a diesel circulando nas vias em virtude da estratégia adotada pela indústria automobilística de disfarçar carros de passeio como se utilitários fossem. Além disso, São Paulo concentra um número gigantesco de caminhões e ônibus, veículos predominantemente movidos a diesel, que circulam diariamente na cidade acarretando assim enorme poluição atmosférica.

De modo a amenizar os efeitos nocivos da poluição atmosférica advinda dos veículos movidos a diesel, a presente proposição tem por objetivo proibir, a partir de 2023, a circulação de veículos de passageiros e de utilitários mistos e também, veículos de transporte de pequeno porte, tais como Vans, Micronibus e VUCs.

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

VEREADOR DONATO

Folha nº 04 do processo
nº 01-643 de 2017KARDEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
RE. 101/001

A partir de 2025, a restrição abrangerá também os veículos de transporte de grande porte fabricados antes de 2009, data no qual entrou em vigor a totalidade da fase 6 do Proncove, que estabeleceu maior rigor no controle da emissão de poluentes para os veículos pesados movidos a diesel, atualmente os maiores poluidores da atmosfera da cidade. Já para 2030, só poderão circular na cidade aqueles veículos pesados que atendam a fase 7 do Proncove.

O prazo estabelecido para a entrada em vigor das disposições previstas tem por objetivo possibilitar que os proprietários e usuários dos veículos abrangidos pelas restrições impostas possam se adequar ao novo ordenamento.

Vale registrar também que o projeto prevê, ainda com o intuito primordial de promover a redução da poluição atmosférica na cidade, que a partir de 2020 só se comercialize nos postos de combustíveis da cidade o diesel com a adição de no mínimo 20% (vinte por cento) de biodiesel, biocombustível significativamente menos poluente.

A presente proposição vem de encontro ao que está se implementando nos países com elevada preocupação ambiental. Cidades como Madri, Paris, Cidade do México, Oslo, Berlim, Londres entre outras, já anunciaram severas restrições ao uso de veículos a diesel. São Paulo deve seguir a mesma linha e prezar pela qualidade de vida de seus munícipes. Menos poluição ambiental significa menor gasto em saúde, maior qualidade de vida e sensível aumento da expectativa de vida.

No aspecto jurídico, vale registrar que o Supremo Tribunal Federal já definiu, em recurso de repercussão geral, que os municípios podem legislar sobre matéria ambiental de interesse local, estando a proposição amparada nos artigos 13, inciso II e 182 da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, solicito aos Nobres pares a aprovação deste importante projeto de lei.

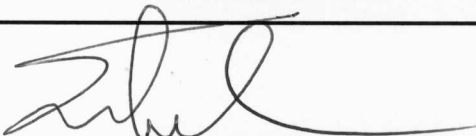


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 05

do processo nº 01 – PL 643 de 2017, 25.10.17 (a)

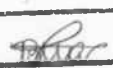
Kerdec Izidorio de Andrade
Assistente Parlamentar
SGP.22

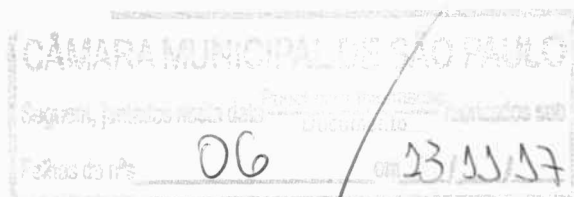
LIDO HOJE
ÀS COMISSÕES DE: 24 OUT 2017
Const. Just. e Leg. Partida,
Pol. Urb. Metrop. e Meio Amb.
Saúde, Transp. At. Ecov. Dir. Art. e Gastron.
Finanças e Orçamento,

PRESIDENTE

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras.
Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

26 OUT 2017


Antonio Iseldi Caleari
Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo - SGP.22

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO SETOR DE PESQUISA E ACESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS			
EM	26/10/17	AO	17 HS
POR	Al		
SAÍDA	12/11/2017	AS	13 H 00 ASS: 



BRUNO LUCCHETTA
Técnico Administrativo
R.F. 11455



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha nº 06 fls. 53
Proc. nº 01-643/2017

Bruno Lucchetta
R.F. 11.455

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 643/17

Realizada a pesquisa a respeito do assunto foi localizado o seguinte:

- Lei Federal nº 11.097, de 13 de janeiro de 2005, que dispõe sobre a introdução do biodiesel na matriz energética brasileira; altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.847, de 26 de outubro de 1999 e 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e dá outras providências;
- Lei Federal nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, que dispõe sobre a adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel comercializado com o consumidor final; altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, e 8.723, de 28 de outubro de 1993; revoga dispositivos da Lei nº 11.097, de 13 de janeiro de 2005; e dá outras providências;
- Lei Federal nº 13.263, de 23 de março de 2016, que altera a Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, para dispor sobre os percentuais de adição de biodiesel ao óleo diesel comercializado no território nacional;
- Resolução do CONAMA nº 18/86, que dispõe sobre a criação do Programa de Controle de Poluição do Ar por veículos Automotores – PROCONVE;
- Lei Municipal nº 14.933, de 5 de junho de 2009, que institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo;
- Lei nº 14.643, de 18 de dezembro de 2007, que dispõe sobre a criação do Pró-Óleo – Programa de armazenamento, coleta e reciclagem de óleos de pós-uso alimentar, para transformação e utilização como biodiesel no Município de São Paulo, e dá outras providências (especialmente art. 4º e incisos);
- Lei Municipal nº 11.603, de 12 de julho de 1994, que dispõe sobre a utilização de gás natural como combustível na frota de veículos oficiais, de transporte público e coletivo de passageiros, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 15.431, de 02 de setembro de 2011, que dispõe sobre o Programa Automotivo de Responsabilidade Ambiental e institui o Selo Roda Verde no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.
- PL 562/14, que estabelece adoção de combustíveis menos poluentes para geradores no âmbito do município de São Paulo e dá outras providências;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

- PL 595/17, que estabelece a obrigatoriedade de adoção de fontes de energia com menor emissão direta de poluentes tóxicos, gases de efeito estufa e ruído na frota de caminhões compactadores de lixo e limpa-fossas do serviço público e contratados por terceiros e dá outras providências.

Retornado pelo Autor

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 05.

São Paulo, 10 de novembro de 2017.

CS
Christiana Samara Chebib

Procuradora Supervisora do Setor de Pesquisa e Análise Prévia
OAB/SP 244.472

RECEBIDO

Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

Em 13.11.17 às 15h45

RF

Roberto Cassio Gonçalves
Operador de Computador
RF 101.252

Ào Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Para Relatar.
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 27/11/2017

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 5 dias,
conforme termo de § 3º do artigo 63 do R.I.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO

EM 20/11/2017 AO 17 HS

POR [assinatura]

SAÍDA 23/02/18 ÀS 18

H 40 ASS: [assinatura]

Segue juntado nesta data, documento(s)
e papel de informação rubricado substituição
nº 07 Em 26/02/18

Márcia Yoshimi Tanaka Hosi



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 07

do processo nº 643 de 2017, de 20/02/18 (a) Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
RF 11.328

REDISTRIBUIDO
Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Para Relatar.
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 27/02/2018

Presidente
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
nos termos do § 3º do artigo 63 do R.I.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO		
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO		
EM 01/03/18	AO 12	HS
POR Líria		
SAÍDA 07/03/18 AS 12 H	ASS: Líria	

Segue imprimado 9 nesta data, documento(s)
e papel de informação rubricado 5 sob folha(s)
nº 082 24 Em 27/03/17

Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
RF. 11.328 - SGP. 12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
VEREADOR DONATO

Fls. 57
Folha nº 06 do P.
Nº 643 de 2017
Mércia Yoshimi Taniguchi Hos
P. 11.328 - SGP. 42

REQUERIMENTO Nº

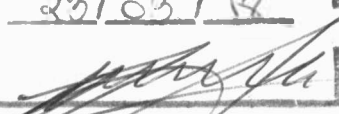
RDS
300/2018

Requeiro ao Excelentíssimo Senhor Presidente desta Câmara Municipal, nos termos regimentais, que sejam anexadas aos autos do Projeto de lei nº 643/2017, de minha autoria, que dispõe sobre proibição da circulação de veículos a diesel no município de São Paulo e dá outras providências, as recentes matérias veiculadas na imprensa acerca do assunto de modo a instruir a justificativa do projeto.

Sala das Sessões

ANTONIO DONATO
VEREADOR



À Comissão de:
CAJ
23/03/18


Antonio Isoldi Caleari
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300

FOLHA DE S.PAULO

Folha nº 09 do Pi
vº 643 de 2017

fls. 59

Márcia Yoshimi Tamachi Hos
P. 11.328 - SGP 12

Os planos para proibir carros diesel e a gasolina na Europa são realistas?

Justin Pritchard/Associated Press



Modelo 3 sedan da fabricante de automóveis elétricos Tesla

DAVID MCHUGH
DA ASSOCIATED PRESS

04/08/2017 14h52

Mais governos têm a intenção de proibir a venda de carros diesel ou a gasolina a partir de um determinado ano —2040, 2030 ou até mesmo 2025.

Mas até que ponto devemos levar esses prazos a sério?

A questão de como descontinuar os motores tradicionais e poluentes ganhou urgência por conta de escândalos e crises. Primeiro a admissão da Volkswagen de que trapaceou nos testes de emissão de poluentes por seus motores diesel, nos Estados Unidos, e mais recentemente as propostas de diversas cidades, na Alemanha e outros países, de proibir o uso de motores diesel a fim de tornar o ar menos poluído.

Porém, o desejo político de eliminar os motores tradicionais enfrentará diversos obstáculos no mundo real.

Será necessário estabelecer mais estações de recarga para veículos elétricos, em todo o mundo, e isso pode ter custo elevado. E milhões de empregos dependem da produção de

motores de combustão interna, o que faz dessa decisão um problema político, em muitos lugares.

"Creio que haja uma maioria, especialmente de cidades, que acredita que é preciso mudar", disse Dieter Janecek, membro do Partido Verde da Alemanha que disputará a reeleição para sua cadeira legislativa na eleição de 24 de setembro, sobre o apelo oficial de seu partido pelo fim das vendas de veículos a gasolina e diesel novos a partir de 2030.

Ele está disputando a reeleição nada menos do que na Baviera, o lar da gigante automobilística BMW.

Mas ainda assim acredita que descontinuar os motores tradicionais é uma causa vencedora. Janecek, 41, diz que muita gente "encara com ceticismo o motor de combustão interna, porque precisa viver com suas consequências e emissões". Isso se aplica especialmente às populações urbanas. Mais de metade dos moradores dos bairros do centro de Munique não têm carros. E é nas cidades que a questão da poluição é mais premente.

Mas muita coisa teria de acontecer antes que uma mudança dessa ordem fosse adotada.

RECARGA

Não existem estações públicas de recarga rápida em número suficiente para permitir jornadas mais longas com veículos puramente elétricos. Janecek ama o seu elétrico Renault Zoe, que permite que ele circule fazendo campanha e volte para casa e recarregue as baterias de noite. Mas para viagens mais longas, ele a mulher ainda usam um Toyota Yaris convencional, um arranjo de compromisso que se tornou comum entre os pioneiros na compra de veículos elétricos. Os especialistas dizem que pela metade da década de 2020 os carros elétricos podem começar a superar os carros a gasolina e diesel, com a melhora da infraestrutura e o avanço de seu alcance.

Janecek reconhece que "sim, é um objetivo muito ambicioso. Por outro lado, existem países, como a Noruega, que querem avançar ainda mais rápido. Estou convencido de que a mudança acontecerá".

E também é preciso considerar o impacto sobre aqueles que produzem os motores a gasolina e diesel.

Proibir os motores de combustão interna a partir de 2030 afetaria mais de 600 mil empregos na Alemanha, direta ou indiretamente, de acordo com um estudo encomendado pela Associação da Indústria Automobilística da Alemanha.

Pode ser por isso que as datas propostas pelos governos para encerrar as vendas de veículos com motores tradicionais parecem mais metas flexíveis do que prazos rigorosos.

METAS

A Noruega vem promovendo agressivamente os carros elétricos, mas mesmo lá a proposta de eliminar a venda de veículos com motores convencionais a partir de 2025, exceto os motores a gasolina empregados em híbridos, é uma meta e não um prazo firme.

França e Reino Unido pensam em proibir a venda de motores convencionais a partir de 2040 —um prazo tão longo que os políticos envolvidos na medida já não estarão em atividade e a tecnologia terá mudado de maneiras que é difícil prever.

O gabinete holandês anterior propôs autorizar apenas a venda de veículos puramente elétricos a partir de 2035, mas o novo governo do país ainda não tomou uma decisão definitiva.

A montadora de automóveis Volvo anunciou em julho que, a partir de 2019, todos os seus modelos terão motor elétrico. Mas muitos deles serão híbridos equipados também com um motor a gasolina, o que representa uma solução de compromisso no caminho para o transporte motorizado sem emissão de poluentes.

Na Califórnia, o poderoso Conselho de Recursos do Ar está pressionando os fabricantes de carros a incluir veículos com emissão zero de poluentes em suas linhas, mas não propôs eliminar as vendas de carros com motores convencionais dentro de um prazo específico.

A China está incentivando fortemente os veículos elétricos.

FLEXIBILIDADE

Metas flexíveis podem ter impacto, ainda assim. A Noruega atingiu sua meta de ter 50 mil carros elétricos em circulação em 2015, três anos antes do planejado.

"É uma proposta fácil de fazer, especialmente porque alguns desses políticos já não estarão ativos em 2040", disse Brett Smith, diretor assistente do grupo de produção, engenharia e tecnologia no Centro de Pesquisa Automotiva de Ann Arbor, Michigan. "Mas o lado prático da questão é outra coisa."

O que aconteceria com os valores de revenda dos veículos com motores convencionais, quando o prazo estivesse se esgotando? O que aconteceria com os postos de gasolina e seus donos? Tratam-se de "questões imensas que os políticos não queriam realmente considerar ao estabelecer esses prazos", disse Smith.

As datas "são mais uma orientação, e quando nos aproximarmos delas, teremos de descobrir como chegar ao objetivo. Não é uma abordagem insensata".

Tão importantes quanto as metas ou orientações são os incentivos que governos oferecem à indústria e aos consumidores.

Na Noruega, os carros elétricos são isentos do imposto sobre valor adicionado de 25%, e de outras taxas. Impostos mais altos sobre carros que poluam mais ajudariam a compensar a arrecadação perdida.

Outro aspecto importante é que a maior parte da eletricidade da Noruega vem de hidrelétricas, e não da queima de combustível fóssil. Isso significa que a demanda aumentada de energia para os carros elétricos não resultará em emissões maiores de poluentes por usinas de energia acionadas por gás natural ou carvão.

INVESTIMENTOS

A indústria automobilística, no entanto, continua comprometida com os motores tradicionais e diesel, no futuro próximo, enquanto acelera seu investimento em novas tecnologias.

A Daimler investiu € 3 bilhões (US\$ 3,5 bilhões) no desenvolvimento de um novo motor diesel de baixas emissões que já equipa alguns de seus modelos E. Ao mesmo tempo, está investindo € 10 bilhões em tecnologia para veículos elétricos e autoguiados.

Os governos estão fazendo um favor à indústria ao estabelecer prazos firmes, diz Ferdinand Dudenhöffer, diretor do Centro de Pesquisa Automotiva da Universidade de Duisburg-Essen, na Alemanha.

"Datas claras, como por exemplo 2040, significam que os fabricantes de automóveis podem desenvolver planos claros sobre o que fazer no futuro".

Folha nº 11 do Pro
vº 643 de 20 17
Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
P. 11.328 - SGP. 12

Matéria PL 643/2017. Documento digitalizado e autenticado por CARMEN CRISTINA MALAVAZZI. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?plD=185611>.

Smith disse que o mercado ainda desempenharia papel importante. "Se o modelo dos negócios correto existir, as pessoas encontrarão maneira de bancá-lo".

Tradução de **PAULO MIGLIACCI**

Folha nº 12 do P
643 de 2017
Folha Yoshimi Taniguchi Ho
PL 11.328 - SUP. 12

Endereço da página:

<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2017/08/1907190-os-planos-para-proibir-carros-diesel-e-a-gasolina-na-europa-sao-realistas.shtml>

Copyright Folha de S. Paulo. Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação, eletrônico ou impresso, sem autorização escrita da Folha de S. Paulo.



Publicado em Agência Brasil - Últimas notícias do Brasil e do mundo (<http://agenciabrasil.ebc.com.br>)

Início > Justiça alemã aprova restrição à circulação de carros a diesel

Compartilhar: Facebook Google Plus Twitter

URL: <http://agenciabrasil.ebc.com.br>

Versão para impressão

Folha nº 13 fls. 63
No 643 de 20

Márcia Yoshimi Taniguchi Hc
P. 11.328 - SGP. 12

Justiça alemã aprova restrição à circulação de carros a diesel

- 27/02/2018 11h43publicação
- Berlimlocalização

Da EFE*



Sinalização de tráfego indica "controle de poluição do ar" e o limite de velocidade de 50 km/h em Munique, na AlemanhaEFE/Lukas Barth/ Direitos Reservados

O Superior Tribunal do Contencioso Administrativo da Alemanha considerou hoje (27) como legal que uma cidade proíba a circulação dos veículos a diesel mais poluentes, sem necessidade de uma lei nacional, para garantir a qualidade do ar nos núcleos urbanos. A informação é da Agência EFE.

Havia grande expectativa para a sentença do Tribunal, devido à possibilidade de que as cidades que superam os limites máximos de dióxido de nitrogênio (NO2) segundo a legislação europeia apliquem esta proibição, o que poderia afetar carros vendidos há poucos anos, como o diesel com o sistema padrão Euro 5.

O Tribunal analisou se as cidades de Stuttgart (sudoeste) e Düsseldorf (oeste) contavam com base legal para incluir a proibição de circulação de veículos a diesel em determinadas zonas urbanas em seus planos de luta contra a poluição, medida questionada pelos governos regionais.

Perante as demandas da organização ambientalista Deutsche Umwelthilfe (DUH), os tribunais de Stuttgart e Düsseldorf pediram aos respectivos governos regionais que modificassem seus planos de ar limpo para que as duas cidades não superassem os níveis máximos de NO2.

As cortes também tinham considerado que a proibição de determinados carros a diesel podia ser uma medida válida, mas os governos regionais – de Baden-Württemberg e Renânia do Norte-Westfália – recorreram da decisão.

O Superior Tribunal sentenciou hoje que a medida é legal e que não se necessita de uma regulamentação federal para que as cidades possam aplicá-la.

*É proibida a reprodução total ou parcial desse material. Direitos Reservados

Edição: Lidia Neves

Compartilhar: [1] [2] [3]

Tags

- [meio ambiente](#) [4]
- [poluição do ar](#) [5]
- [diesel](#) [6]
- [carros a diesel](#) [7]
- [Alemanha](#) [8]

URL de origem: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/internacional/noticia/2018-02/justica-alema-aprova-restricao-circulacao-de-carros-diesel>

Links

[1] <http://facebook.com/sharer.php?u=http%3A%2F%2Fagenciabrasil.ebc.com.br%2Finternacional%2Fnoticia%2F2018-02%2Fjustica-alema-aprova-restricao-circulacao-de-carros-diesel>

<http://agenciabrasil.ebc.com.br/print/1110076>

Matéria PL 643/2017. Documento digitalizado e autenticado por CARMEN CRISTINA MALAVAZZI. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home?AbrirDocumento?plD=185611>



NOTÍCIAS - ALEMANHA

folha nº 14 do Pro.
nº 643 de 20 17Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
PF 11.928 - SGP 12

ALEMANHA

Justiça alemã autoriza cidades a proibir carros a diesel

Governos podem adotar polêmica medida para restringir poluição, afirma Tribunal Administrativo Federal. Motoristas que compraram carros a diesel não precisam ser ressarcidos de eventuais prejuízos.



Medida busca reduzir poluição do ar nos centros urbanos

Tribunal Administrativo Federal da Alemanha determinou nesta terça-feira (27/02) que os governos municipais do país podem proibir a circulação de carros a diesel nas cidades se julgarem a medida necessária para que a poluição do ar não ultrapasse os limites exigidos por lei.

Segundo a corte, a proibição, uma medida polêmica num país onde a maior parte da frota é movida a diesel, está em conformidade com a legislação. Desta forma, o tribunal avalizou decisão de instância inferior e rejeitou o pedido de revisão feito pelos estados de Baden-Württemberg e Renânia do Norte-Vestfália.

A corte ressaltou, porém, que as cidades de Stuttgart e Düsseldorf, que eram objeto da ação, devem avaliar se a proibição não é uma medida desproporcional antes de adotá-la. Além disso, as proibições devem ser antecedidas de uma fase de transição. Em Stuttgart, por exemplo, uma proibição antes de 1º de setembro de 2018 não seria possível, afirmou a corte. Motoristas que compraram carros a diesel não precisam ser ressarcidos de eventuais prejuízos.

Tribunais de Stuttgart e Düsseldorf haviam decidido que os planos locais contra a poluição do ar precisam ser mais rígidos e devem considerar também proibições de circulação de carros a diesel, se necessário. Eles atenderam, assim, a ações impetradas por grupos ambientalistas. Outras ainda estão sendo analisadas em outras cidades.

Os governos de Baden-Württemberg e da Renânia do Norte-Vestfália contestaram as decisões e argumentaram que seria necessária uma regulamentação em nível nacional para a proibição. O Tribunal Administrativo Federal rejeitou essa argumentação.

Segundo analistas, a decisão força os políticos alemães a tomar medidas mais eficazes contra a poluição nas grandes cidades. Em boas partes delas, a poluição por óxido de nitrogênio supera os níveis permitidos, o que já levou a Comissão Europeia a cobrar uma solução da Alemanha, sob ameaça de levar o caso à Justiça europeia.

AS/dpa/ard

A Deutsche Welle é a emissora internacional da Alemanha e produz jornalismo independente em 30 idiomas. Siga-nos no Facebook | Twitter | YouTube | WhatsApp | App

<http://www.dw.com/pt-br/justi%C3%A7a-alem%C3%A3-autoriza-cidades-a-proibir-carros-a-diesel/a-42756645>

Materia PL 643/2017. Documento digitalizado e autenticado por CARMEN CRISTINA MALAVAZZI. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?plD=185611>.

DIÁRIO DO TRANSPORTE



Processo nº 15 do
nº 643 de 20
Márcia Yoshimi Taniguchi
P.O. 11.328 - SGP. 12

Tribunal da Alemanha autoriza cidades a proibirem carros a diesel como forma de combate à poluição

Publicada em 27 de Fevereiro de 2018 por blogponteonline em Internacional, Meio ambiente, Notícia, Outros destaques. Tecnologia // 3 comentários



Ativistas protestam em frente ao tribunal em Leipzig, na Alemanha

Decisão histórica poderá afetar drasticamente o valor dos veículos, e preocupa a indústria automotiva do país

ALEXANDRE PELEGI

Conforme noticiado nesta segunda-feira (26), um dos principais tribunais da Alemanha decidirá hoje se veículos altamente poluentes movidos a diesel podem ser banidos dos centros urbanos de Stuttgart e Düsseldorf como medida para reduzir a poluição ambiental. Relembre:

<https://diariodotransporte.com.br/2018/02/26/corte-alema-pode-proibir-circulacao-de-veiculos-diesel-altamente-poluente-em-grandes-cidades-do-pais/>

A decisão final foi finalmente decretada, e autoriza as cidades alemãs a tomar a medida drástica como forma de combater os altos níveis de poluição ambiental.

A decisão é histórica, e especialistas estimam que ela afetará dramaticamente o valor dos carros a diesel no país. Além de um pesadelo administrativo para as autoridades locais, a decisão é um duro golpe para os motoristas que compraram veículos que, segundo a indústria, cumprem os padrões de emissões.

Ativistas ambientais haviam processado dezenas de cidades alemãs, argumentando que elas têm o dever de reduzir a poluição excessiva do ar para proteger a saúde das pessoas. Algumas cortes locais chegaram a ordenar que as cidades barrassem os carros a diesel que não estivessem em conformidade com as normas ambientais mais recentes, especificamente em dias de poluição pesada. As decisões sugerem que proibir a circulação de veículos a diesel sujos seria uma medida eficaz e deveria ser seriamente considerada como um meio de proteger a saúde pública.

Os carros a diesel, especificamente, emitem óxidos de nitrogênio, ou NOx, que causam doenças respiratórias e milhares de óbitos prematuros anualmente. Cerca de 70 cidades

Contato Diário do Transporte

Escreva para:
pelegi@diariodotransporte.com.br

Receba nosso feed de notícias

Preencha seu e-mail no campo abaixo para receber notificações e publicações do site.

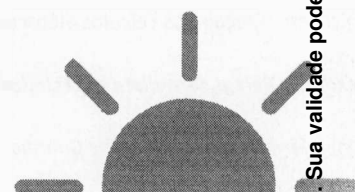
Endereço de e-mail

Assinar



SCIPOPULIS

São Paulo, 19/03
As linhas mais lentas



Apoiadores

CAIO
INDUSCAR



alemãs, incluindo Munique, Stuttgart e Colônia, registraram níveis médios de dióxido de nitrogênio acima dos limites da União Europeia em 2017, de acordo com a Agência Federal do Meio Ambiente (UBA).

O governo federal e o poderoso lobby da indústria automobilística alemã sempre se opuseram a novas restrições aos carros a diesel.

Em troca das restrições, os ministros liderados pela chanceler Angela Merkel ofereceram um fundo de bilhões de euros, parcialmente pago pela indústria, para melhorar o transporte público ou promover uma programa de renovação da frota atual com a utilização de ônibus elétricos.

No entanto, até o momento as empresas alemãs do setor automobilístico ofereceram apenas atualizações para o software de controle do motor para reduzir as emissões. Agora, uma decisão judicial em favor das proibições ao diesel poderá aumentar a pressão sobre elas para que forneçam reparos de hardware a carros mais poluentes.

Uma remodelação para os mais de nove milhões de carros construídos antes de setembro de 2015, quando os mais recentes padrões de emissão de Euro 6 entraram em vigor, custariam pelo menos 7.6 bilhões de euros, segundo estudo realizado por analistas no banco Evercore na semana passada.

A participação de mercado dos veículos a diesel na Alemanha diminuiu de 48% em 2015 para cerca de 39% no ano passado.

Paris, Madri, Cidade do México e Atenas já anunciaram que pretendem proibir os veículos a diesel dos centros da cidade até 2025. Já o prefeito de Copenhague quer proibir os carros a diesel de entrarem na cidade já no próximo ano.

França e Grã-Bretanha vão proibir novos carros a gasolina e diesel até 2040, em uma guinada radical em direção aos veículos elétricos.

Alexandre Pelegi, jornalista especializado em transportes

(Com informações do jornal The Guardian-UK)

Compartilhe:



Curtir isso:



2 blogueiros gostam disto.

Alexandre Pelegi Cidades da Alemanha Fraude da Volkswagen

Poluição à circulação de veículos a diesel

Decisão proíbe veículos a diesel nas cidades

3 Trackbacks / Pingbacks

Tribunal da Alemanha autoriza cidades a proibirem carros a diesel ... - MECÂNICA Diesel em Ararangua

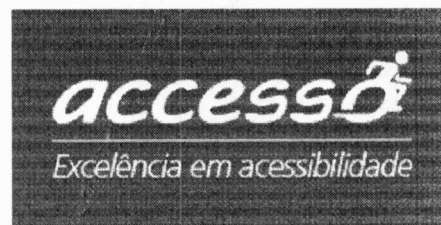
Opinião: Justiça alemã agiu onde políticos falharam - MECÂNICA Diesel em Ararangua

Cidades alemãs já podem proibir circulação de carros Diesel - MECÂNICA Diesel em Ararangua

Deixe uma resposta

PRODATA
mobility Brasil

SPAL
AUTOMOTIVE



BBC

fls. 67

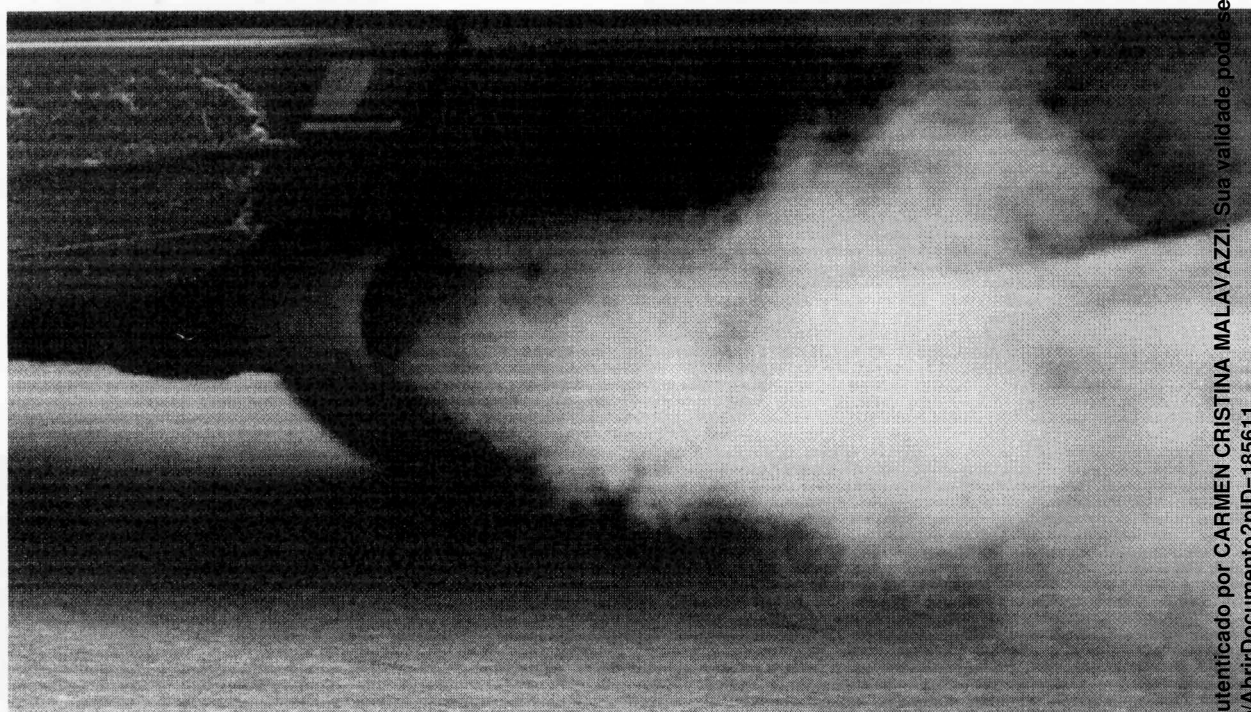
folha nº 16 do Pro.
643 de 20.17Manda Yeshimi Taniguchi Hosi
P. 11.328 - S. 12

Por que os carros movidos a gasolina e diesel estão com os dias contados em países europeus e vários emergentes

Daniela Fernandes

De Paris para a BBC Brasil

20 novembro 2017



Os carros a gasolina e diesel estão com os dias contados em vários países europeus e alguns grandes emergentes. Governos anunciaram planos de proibir a venda de automóveis movidos a combustíveis fósseis nos próximos anos como parte de esforços para conter a poluição.

A Índia fixou o objetivo de pôr fim à comercialização de veículos com motores a combustão em 2030 e prevê comercializar carros elétricos em grande escala.

A China, maior mercado automotivo mundial, causou surpresa recentemente ao anunciar que se prepara para proibir a venda de carros movidos a combustíveis fósseis. O calendário ainda será definido.

O país vem ampliando sua frota de carros elétricos e já se tornou, no ano passado, o maior mercado mundial desse setor, ultrapassando os Estados Unidos.

- **Por que comer muito rápido faz mal para a saúde**
- **Hepatite A: como se proteger da doença que cresceu quase 11 vezes em São Paulo neste ano**

A China representou 40% das vendas globais de carros elétricos em 2016, que totalizaram mais de 750 mil unidades, de acordo com um estudo da Agência Internacional de Energia (AIE), com sede em Paris.

O governo brasileiro, por sua vez, está elaborando o Rota 2030, nova política industrial para o setor automotivo. Mas não deve haver, pelo menos na primeira fase, regras para estimular o desenvolvimento de carros elétricos e híbridos (com motor elétrico e outro a combustão) no país.

Entre as propostas discutidas para o novo programa está a de alíquotas menores do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para carros elétricos. No Brasil, não há carros de passeio a diesel, apenas veículos leves comerciais, caminhões e ônibus.

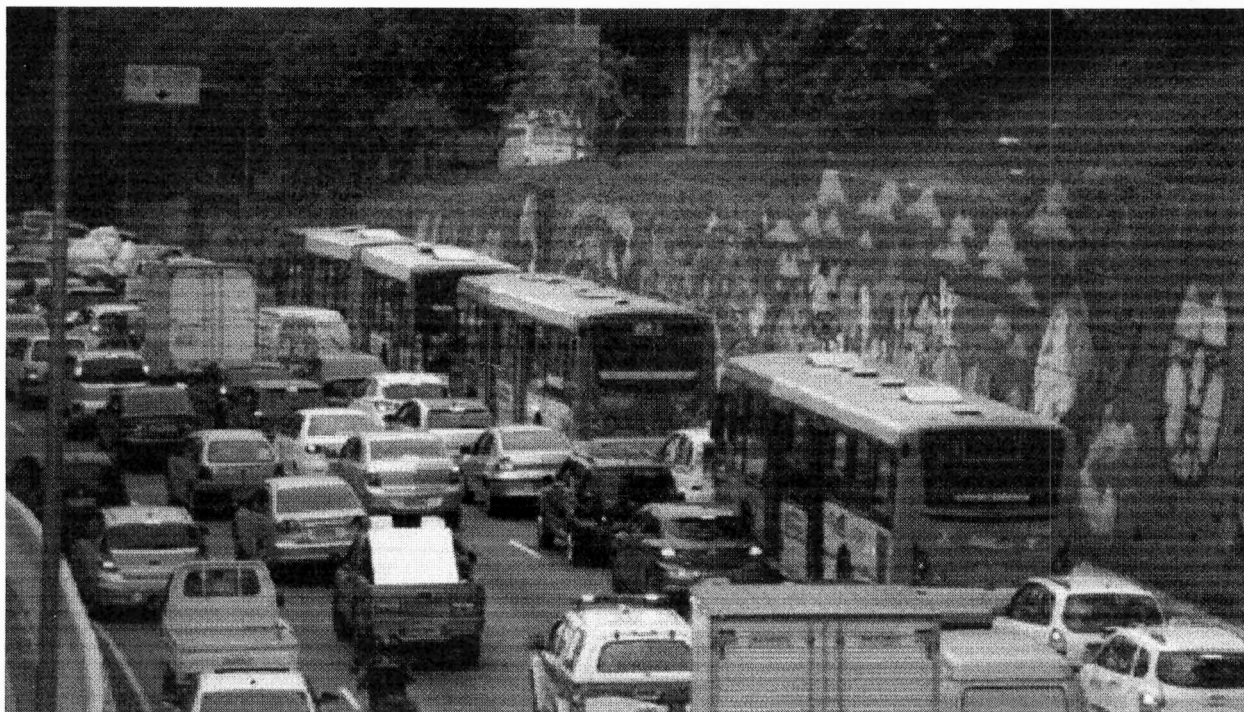
'Direção certa'

A França e o Reino Unido anunciaram o fim da venda de carros novos a diesel e gasolina até 2040. Na Áustria, isso poderá vigorar já em 2020. Na Noruega o prazo previsto é 2025 e, na Holanda, 2030.

A Alemanha deverá seguir o exemplo, afirmou a chanceler Angela Merkel, sem fixar, no entanto, uma data. O assunto teve destaque na última campanha eleitoral, em setembro.

A iniciativa, segundo Merkel, "vai na direção certa", embora o governo alemão tenha decidido manter, diferentemente de outros países europeus, as vantagens fiscais para os carros a diesel porque eles emitem menos CO2, diz a chanceler.

O setor automotivo alemão emprega 800 mil pessoas e é um dos maiores exportadores do país.



Foi justamente uma montadora alemã, a Volkswagen, que causou o escândalo do "dieselgate", em 2015. A empresa reconheceu ter fraudado em grande escala o nível de emissões de poluentes de seus motores. O caso continua afetando as vendas mundiais de automóveis desse tipo.

Segundo um estudo do banco suíço UBS, os carros novos a diesel poderão praticamente desaparecer do mercado já em 2025. Sua participação no mercado mundial deverá ser de apenas 4% em 2025, contra 13,5% atualmente, diz o relatório.

Na Europa, a queda deverá ser bem mais brutal: a fatia de mercado dos carros a diesel, de 50% hoje, será de apenas 10% em 2025, segundo o UBS.

O documento aponta vários fatores para a derrocada dos automóveis a diesel. Além do "dieselgate" - que abalou a confiança dos consumidores - regulamentações cada vez mais rigorosas em termos de emissões de poluentes tendem a encarecer os modelos e torná-los menos atraentes.

Alguns carros populares já nem são mais fabricados na versão com motor a diesel.

A montadora sueca Volvo anunciou que fabricará, a partir de 2019, apenas carros elétricos ou híbridos (o motor a combustão que complementa e eventualmente alimenta o elétrico é geralmente a gasolina).

Para o banco suíço, as vendas de automóveis elétricos e híbridos crescerão, o que contribuirá para baixar os preços.

Países europeus dão incentivos fiscais para a compra de carros elétricos.

Foi-se o tempo em que governos europeus exaltavam as vantagens dos carros a diesel, como o menor consumo de combustível e emissões de CO2 mais baixas do que os movidos a gasolina.

A política de favorecer o diesel, com uma série de incentivos fiscais, começou a ser adotada no início dos anos 80, após um novo choque nos preços do petróleo.

"Privilegiar os motores a diesel por tanto tempo foi um erro", disse o ex-primeiro-ministro francês, Manuel Valls. Na França, chamada por alguns de "pátria do diesel", dois terços da frota de carros particulares é movida a esse combustível. Há uma década, era de quase 80%.

Folha nº 17 do
nº 643 de 2017
Márcia Yoshimi Taniguchi
PL 11.328 - SGP 11

Restrições de circulação

Hoje, os veículos a diesel passaram a ser apontados como um dos grandes vilões da poluição do ar nas cidades, em razão das emissões de dióxido de azoto e de partículas finas.

Paris, Madri, Atenas e Cidade do México decidiram banir totalmente a circulação dos carros a diesel até 2025.

A prefeita de Paris, Anne Hidalgo, quer proibir também a circulação de veículos a gasolina na cidade em 2030.

Carros a diesel e modelos a gasolina mais antigos vêm sofrendo cada vez mais restrições de circulação em países europeus.

Cerca de 200 cidades do continente, de uma dezena de países, criaram áreas onde apenas veículos considerados pouco poluentes podem ter acesso. São as chamadas "zonas de baixa emissão".

São vários os sistemas utilizados para limitar a circulação de carros poluentes em áreas centrais: selos em função do ano de fabricação, pedágios, como em Londres e Estocolmo, e rodízios.

Na zona central de Londres, os motoristas de carros a diesel terão de pagar uma taxa extra para estacionar.

A prefeitura de Paris, que criou um sistema público de aluguel de carros elétricos, praticamente declarou guerra aos motoristas nos últimos anos. Mas apesar de inúmeras medidas, como transformação de vias em áreas pedestres e expansão de ciclovias, a capital continua ultrapassando os limites de poluição exigidos por normas europeias.

Viabilidade

Os planos de acabar com a produção de automóveis a diesel e gasolina em alguns países da Europa lançaram questionamentos sobre a viabilidade da substituição dessas frotas pela de carros elétricos.

As baterias ainda não têm autonomia suficiente para distâncias mais longas, o tempo para carregá-las é longo e em boa parte dos países faltam pontos de recarga.

O desenvolvimento dos carros elétricos é totalmente dependente do apoio público, tanto para sua comercialização quanto para a criação de infraestruturas, pelo setor privado, para carregar os veículos.

Além disso, a energia necessária para "abastecer" os carros também pode representar um problema. Especialistas afirmam que na França seria necessário construir uma central nuclear para alimentar uma frota nacional de carros elétricos.

Na China, causa grande preocupação entre ambientalistas o fato de grande parte da energia elétrica local ser produzida por usinas térmicas a carvão.

Folha nº 18 do Pro.

Nº 643 de 20 17

Marcia Yoshimi Taniguchi Hosi
P. 11.128 - SRP 12

Outros apontam também para o elevado nível de emissões de CO2 na fabricação das baterias.

A frota mundial de carros elétricos totalizou no ano passado 2 milhões de automóveis, o que representa apenas 0,2% do total de veículos leves para passageiros em circulação no mundo, segundo a Agência Internacional de Energia. Em 2015, o número era de cerca de 1,3 milhão.

No Brasil, esse mercado é ainda mais incipiente. De 2012 a outubro deste ano, foram emplacados no país somente 6,1 mil carros elétricos e híbridos, segundo dados da Anfavea, que reúne as montadoras. Os compradores são empresas e táxis.

Mas se forem considerados apenas os veículos 100% elétricos (que não têm motor a combustão), o número cai para somente cerca de 600 no Brasil.

Várias empresas aguardam as decisões do governo em relação ao Rota 2030 para definir estratégias na área de carros elétricos.

Etanol

O novo regime automotivo deveria entrar em vigor em janeiro de 2018, mas as discussões estão bloqueadas por divergências entre setores do governo e pelo temor de que as futuras regras possam ser contestadas na Organização Mundial do Comércio, como ocorreu com o programa anterior, o Inovar-Auto, que expira no fim de dezembro.

Para o presidente da Confederação Nacional da Indústria, Robson Braga de Andrade, o etanol - feito de cana de açúcar e apresentado, em um primeiro momento, como ecologicamente correto e sustentável - e as tecnologias em torno dele não devem ser abandonadas.

"Temos uma tecnologia de ponta consolidada e a oportunidade de influenciar todo o futuro da indústria automotiva a partir dela", afirma Andrade.

A japonesa Nissan está fazendo testes no Brasil usando etanol como energia para alimentar baterias dos carros elétricos híbridos. A previsão da montadora é que a tecnologia esteja disponível em 2020.

Ecologistas apontam para a vantagem do etanol ser menos poluente do que a gasolina, mas ressaltam preocupações em relação à degradação ambiental causada pelo uso de fertilizantes e queima de plantios (prática sazonal) têm alertado sobre o desmatamento provocado pela expansão do plantio.

Tópicos relacionados

[Indústria automobilística](#)[Economia](#)[Transporte](#)

Compartilhar

[Sobre compartilhar](#)[Voltar ao topo](#)

Principais notícias

'Quase apanhei até das mulheres ao defender cotas em empresas', diz dona do Magazine Luiza

'(Colegas empresárias) me falavam que o critério para ascensão deveria ser meritocracia. E eu dizia: Então espere 110 anos', diz Luiza Trajano em entrevista à BBC Brasil.

20 março 2018

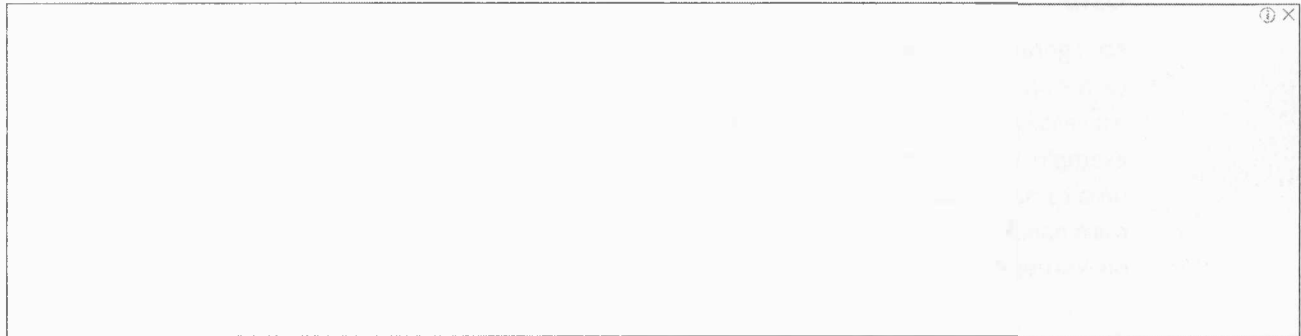
Decreto de Temer cria duas maiores reservas marinhas do Brasil

20 março 2018

Entenda o escândalo de uso político de dados que derrubou valor do Facebook e o colocou na mira de autoridades

20 março 2018

PUBLICIDADE



NOTÍCIAS

Cidades aceleram para proibir carros a diesel

Cada vez mais municípios ir... orar a qualidade do ar urbano, limitando automóveis que podem circular nas zonas centrais.

27 FEV 2018

15h28 atualizado às 17h05

COMENTÁRIOS

Cada vez mais cidades europeias estão investindo em projetos para melhorar a qualidade do ar urbano, limitando o número ou os modelos de automóveis que podem circular nas zonas centrais.

SAIBA MAIS

[Justiça alemã autoriza cidades a proibir carros a diesel](#)

Nesta terça-feira (27/02), por exemplo, a Justiça alemã deu sinal verde para que as cidades decidam se querem proibir a circulação de carros a diesel.



Engarrafamentos em Stuttgart poderão em

capa: notícias

MENU

CONSTRUTOR DE SITES

ANTIVÍRUS

LOJA VIRTUAL

terra



CONSTRUTOR DE SITES

Os carros a diesel estão entre as piores fontes de poluição atmosférica urbana. Em dezembro de 2016, os prefeitos de Paris, Madri, Atenas e Cidade do México anunciaram planos para banir de suas estradas veículos e vans movidos a esse tipo de combustível até 2025.

Oslo

Até agora, a tendência na maioria das cidades foi impor proibições de carros apenas em casos de emergência, quando a poluição do ar estivesse particularmente elevada. Durante as inversões térmicas, por exemplo, uma camada fria de ar permanece ao nível do solo por baixo de uma camada mais quente, confinando a poluição atmosférica na parte mais baixa. As inversões são comuns em algumas cidades, como em Oslo, na Noruega.

Em 17 de janeiro de 2017, sob o efeito de uma inversão, Oslo proibiu pela primeira vez a maioria dos carros a diesel durante o dia. O tráfego diminuiu 30%, e a cidade estimou que os níveis de poluição do ar tenham sido reduzidos em um quarto - mesmo com exceções. Caminhões, táxis, ambulâncias, veículos de polícia e outros carros oficiais movidos a diesel estiveram isentos. Seis grandes autoestradas também permaneceram abertas aos automóveis a diesel.

Os vereadores da cidade perceberam que uma proibição mais ampla de motores a diesel poderia melhorar drasticamente a qualidade do ar de Oslo. Em junho de 2017, a Câmara de Vereadores da capital norueguesa decidiu espantar os carros do centro da cidade ao proibir estacionamentos a partir de 2019. Oslo também se comprometeu a investir fortemente nos transportes públicos e priorizar o tráfego de bicicletas em 60 quilômetros de estradas que atualmente dão prioridade à circulação de automóveis.

Londres

Com algumas exceções, a prefeitura londrina cobra já há 15 anos um pedágio de 11,5 libras (53 reais) de veículos que circulam no centro da capital britânica, diminuindo assim engarrafamentos e a poluição do ar.

Desde o fim do ano passado, automóveis a diesel ou a gasolina anteriores a 2006 e que não respondam às normas europeias de emissão de poluentes são obrigados a pagar praticamente o dobro da taxa que pagavam anteriormente, se quiserem circular no centro de Londres. O imposto vale para os veículos que andarem na cidade entre 7h e 18h, de segunda a sexta-feira.

Madri

A capital espanhola é rica em boa arquitetura, tornando-a atraente para os pedestres. Ela já possui muitas ruas proibidas para carros que não sejam veículos de emergência ou de entrega. Mas a cidade está parcialmente cercada por montanhas, que confinam a poluição atmosférica. Três quartos dessa névoa poluente (smog) provêm de carros.

CARTÕES SODEXO ALIMENTAÇÃO E REFEIÇÃO PARA PME'S.

MOTIVAÇÃO DA EQUIPE EM FORMA DE REFEIÇÃO SAUDÁVEL

FAÇA UMA SIMULAÇÃO



Os urbanistas estão redesenhando 24 das ruas mais movimentadas do centro da cidade para liberá-las do tráfego de automóveis. Caminha-se para transformar quase todo o centro de Madri em zona de pedestres nos próximos cinco anos. As tarifas de estacionamento para veículos de alta emissão serão maiores do que para os de baixa emissão, como carros elétricos.

folha nº 20 do P
no 643 de 2017
Materia Yoshimi Taniguchi Hos
11 338 - SGM 12

Paris

Os carros com motores a gasolina ou a diesel serão banidos das ruas de Paris a partir de 2030. A capital francesa proibirá veículos a diesel construídos antes do ano 2000, que são mais potentes que modelos mais novos.

Copenhague

A capital da Dinamarca é uma das melhores cidades do mundo para se andar de bicicleta. Ela começou a projetar a sua zona de pedestres no centro já na década de 1960, construindo desde então 300 quilômetros de vias exclusivas para bicicletas. Novas ciclovias estão sendo instaladas, chegando até os subúrbios.

A taxa de proprietários de automóveis em Copenhague é uma das mais baixas da Europa. Mesmo no inverno, a bicicleta é utilizada todos os dias por metade dos trabalhadores para chegar ao emprego. O prefeito de Copenhague, Frank Jensen, disse em outubro passado que, em breve, vai propor uma legislação para banir novos carros a diesel no início de 2019.

Helsinque

A capital da Finlândia não propôs nenhuma proibição de carros a diesel para um futuro próximo. Em vez disso, está bancando um plano de dez anos para criar um sistema intermodal de "mobilidade on-demand", que vai integrar todas as formas de transporte público e transporte compartilhado da cidade: ônibus, carros sem motorista, um serviço de micro-ônibus ponto a ponto chamado Kutsuplus, bicicletas urbanas compartilhadas, balsas, etc.

Tudo será acessível através de um único aplicativo de smartphone. A ideia é tornar o sistema tão bom que quase ninguém precise usar carros particulares, porque será mais barato e mais conveniente utilizar o sistema de mobilidade integrado da cidade.

Outros casos

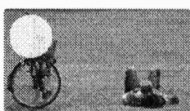
O governo da Noruega já estimulou um boom nas vendas de veículos elétricos por meio de generosos subsídios e regras que favorecem seu uso. Em 2017, o país escandinavo anunciou que proibiria as vendas domésticas de novos carros a diesel e a gasolina a partir de 2025 - mais cedo de qualquer outra proibição desse tipo no mundo.

Outros países, incluindo França, Alemanha, Índia e China, disseram que seguiriam o exemplo, embora alguns ainda não tenham estabelecido cronogramas firmes.

A França comprometeu-se a proibir até 2040. O governo da Índia disse que planeja coibir as vendas de novos carros movidos por motores de combustão interna até 2030. O futuro da Índia é elétrico, e também o da China. Com esses dois gigantes abrindo o caminho, o resto do mundo provavelmente os seguirá.

Tribunal alemão
vota favorável a
proibição de
carro a diesel

ASSISTINDO



Tribunal alemão vota favorável a proibição de carro a diesel

A vida num bairro alemão sem carros



Carnaval alemão mira política alemã e internacional



Merkel enfrentará batalha para formar coalizão



A Deutsche Welle é a emissora internacional da Alemanha e produz jornalismo independente em 30 idiomas.

COMPARTILHE

COMENTE

COMENTÁRIOS

CARTÕES SODEXO ALIMENTAÇÃO E REFEIÇÃO PARA PME'S.

MOTIVAÇÃO DA EQUIPE EM FORMA DE REFEIÇÃO SAUDÁVEL

FAÇA UMA SIMULAÇÃO



Início » Carros Legislação » Projeto de lei quer proibir carros a gasolina ou diesel no Brasil até 2040

Projeto de lei quer proibir carros a gasolina ou diesel no Brasil até 2040

Vendas de automóveis novos movidos a esses combustíveis fósseis seriam banidas em 2030

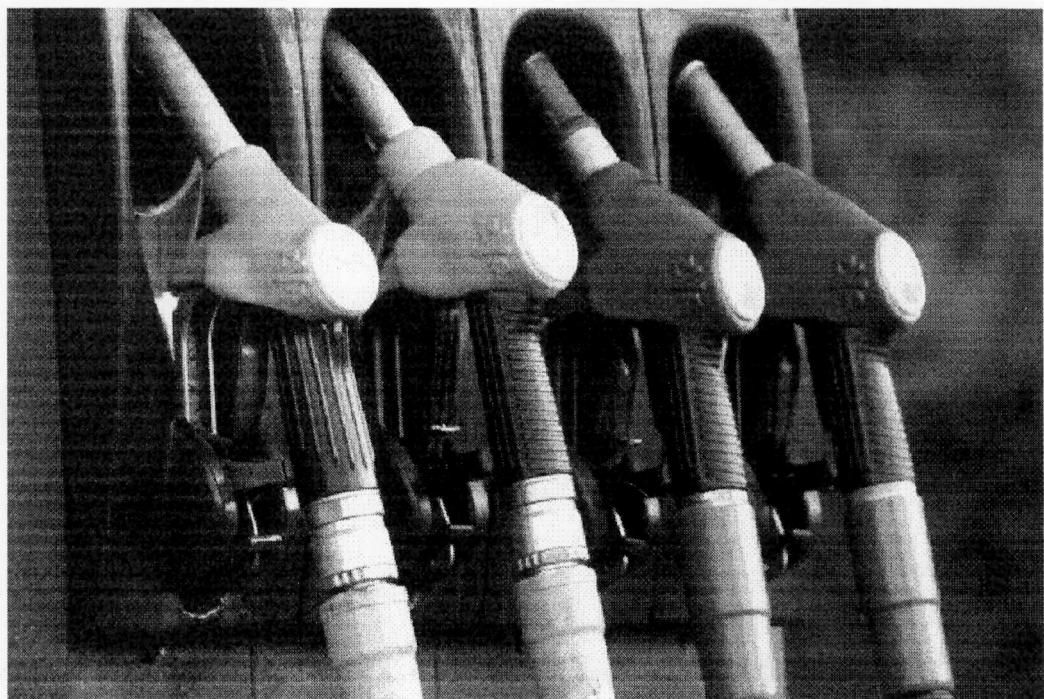


Por Paulo Higa
27 semanas atrás

Já conhece a nova extensão do **Tecnoblog**? [Baixe Agora](#)

Alguns países, como a Alemanha, querem banir a comercialização de veículos com motores de combustão interna nos próximos anos. E certas montadoras prometem lançar no futuro apenas carros elétricos ou híbridos. O Brasil também quer dar um passo nesse sentido: um projeto de lei proíbe a circulação de automóveis movidos a gasolina ou diesel até 2040.

O projeto de lei do Senado 304/2017, de autoria de Ciro Nogueira (PP-PI), muda o Código de Trânsito Brasileiro para vedar "a comercialização e a circulação de automóveis movidos a combustíveis fósseis". Na justificativa, ele defende que "o setor de transportes responde pela sexta parte das emissões mundiais de dióxido de carbono, principal agente do efeito estufa", e que já existem tecnologias para enfrentar a questão.



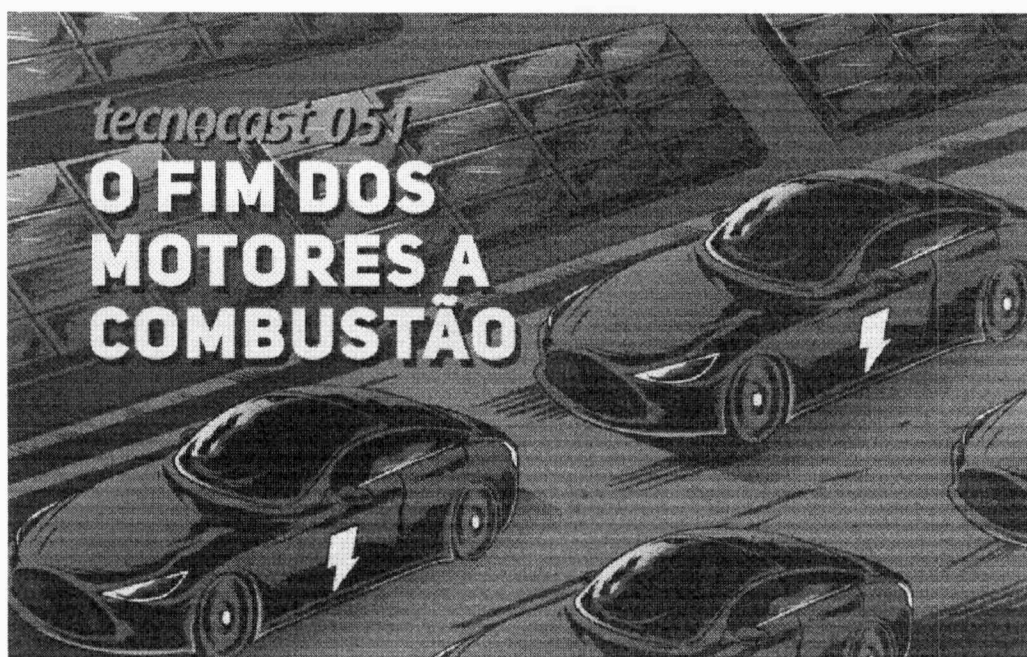
carros de colecionadores, de estrangeiros não residentes em visita ao Brasil (por até 180 dias) e veículos oficiais ou diplomáticos.

No entanto, o projeto não bane os carros movidos exclusivamente a etanol, por exemplo, embora eles também sejam de combustão interna. O senador diz que o projeto de lei "reconhece o esforço e o pioneirismo brasileiros na produção de etanol, biocombustível cujo uso também contribui para a sustentabilidade ambiental do setor de transportes".

O texto está em tramitação no Senado e será encaminhado para a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) e pela Comissão de Meio Ambiente (CMA), que poderá decidir pela aprovação ou rejeição do projeto de lei em caráter terminativo. Se nada for alterado, ele será encaminhado à Câmara e depois para sanção pelo presidente.

O Senado abriu uma enquete para descobrir a opinião da população. No momento em que escrevo este parágrafo, a maioria das pessoas (1.233) votou a favor da proibição dos carros a gasolina ou diesel, enquanto 791 foram contra. Qual é a sua posição sobre o projeto de lei?

Tecnocast 051 – O Fim dos Motores a Combustão



Recentemente o parlamento alemão votou pelo fim do motor a combustão interna. Eles querem que, a partir de 2030, o país não comercialize mais carros movidos a combustível fóssil, o que implicaria em um aumento enorme na demanda por energia elétrica.

Se a medida for efetivada, muita coisa mudaria. Ainda não temos baterias com grande autonomia e a matriz energética mundial é muito dependente de fontes não renováveis. O que seria necessário pra fazer essa mudança? Dá o play e vem com a gente!



Tecnocast

051 - O Fim dos Motores a Combustão

SOUNDCLOUD

Compartilhar



Política de Cookies



Roma planeja proibir a circulação de veículos a diesel no centro a partir de 2024

Anúncio foi feito pela prefeita da cidade, Virginia Raggi, e tem como objetivo frear mudanças climáticas.



Por Agência EFE

28/02/2018 09h29 · Atualizado 28/02/2018 09h56

Folha nº 22 do
643 de 20

Marcia Yoshimi Tomiuchi H
P. 11.328 - S. 12



Prefeita de Roma, Virginia Raggi, falou durante o evento Women4Climate no último dia 26 na Cidade do México (Foto: Henry Romero/Reuters)

CONTINUA DEPOIS DA PUBLICIDADE



A prefeita de **Roma**, Virginia Raggi, informou nesta terça-feira (27) através do seu perfil no Facebook que proibirá a circulação de carros a diesel no centro da capital italiana a partir de 2024, para frear a mudança climática que está modificando hábitos de vida.

A iniciativa da prefeita segue uma tendência de ações na Europa, contra o uso desse tipo de combustível, como a **decisão da justiça alemã de autorizar cidades a proibir a circulação de carros a diesel no país**.

"Estamos cada vez mais testemunhando fenômenos extremos: seca por longos períodos, como a que está acontecendo em Lácio; chuvas que em um dia podem derramar a água de um mês inteiro; ou nevascas incomuns, como as que estão atualmente acontecendo na Itália", afirmou Virginia Raggi, prefeita de Roma.

Na sua opinião, é preciso "agir rapidamente" e tomar medidas "enérgicas" para proteger o meio ambiente.

"Se quisermos intervir seriamente, devemos ter a coragem de tomar medidas enérgicas. Devemos agir sobre as causas e não apenas sobre os efeitos", defendeu.

Raggi participou ontem de um congresso no México onde defendeu a proibição, como afirmou na rede social.

A medida anunciada por ela é similar às propostas que serão aplicadas em cidades como Madri, onde a prefeita, Manuela Carmena, assegurou que proibirá a circulação de carros a diesel na cidade a partir de 2020. *Até aqui.*

ROMA

CONTINUA DEPOIS DA PUBLICIDADE



MAIS DO G1

Após greve, Correios farão mutirão no fim de semana para minimizar impactos

Ações no sábado e no domingo terão apoio de funcionários das áreas administrativas; empresa diz que greve foi completamente encerrada.

[\(//m.folha.uol.com.br/\)](http://m.folha.uol.com.br/)

()

FOLHA DE S. PAULO
(<http://click.uol.com.br/rf=barraparceiro&u=h>)
(sobre tudo)

PUBLICIDADE

Folha nº 23 do F
Nº 643 de 20.1Arcia Yoshimi Taniguchi Ho
P. 11.328 - SGP 12

Salão do Automóvel

(<http://www1.folha.uol.com.br/sobretudo/especial/2018-03-20-do-automovel/>)

Toyota vai parar de vender carros a diesel na Europa

(//app-na.readspeaker.com/cgi-bin/rsent?

customerid=6877&lang=pt_br&readid=news&url=)

DA AFP

06/03/2018 14h03

Toshifumi Kitamura AFP

Materia PL 643/2017. Documento digitalizado e autenticado por CARMEN CRISTINA MALAVAZZI. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?plD=185611>.



Fábrica da Toyota no Japão

O gigante automotivo japonês Toyota anunciou nesta segunda-feira (5) que vai parar de vender carros a diesel na Europa, começando a eliminação gradual neste ano.

"O diesel será eliminado em nossos automóveis de passageiros em 2018", disse Johan van Zyl, presidente da Toyota Motor Europe, em Genebra, onde o primeiro grande show automotivo do ano na Europa começa nesta semana.

"Não iremos desenvolver nova tecnologia de diesel para automóveis de passageiros, continuaremos focando em veículos híbridos", acrescentou.

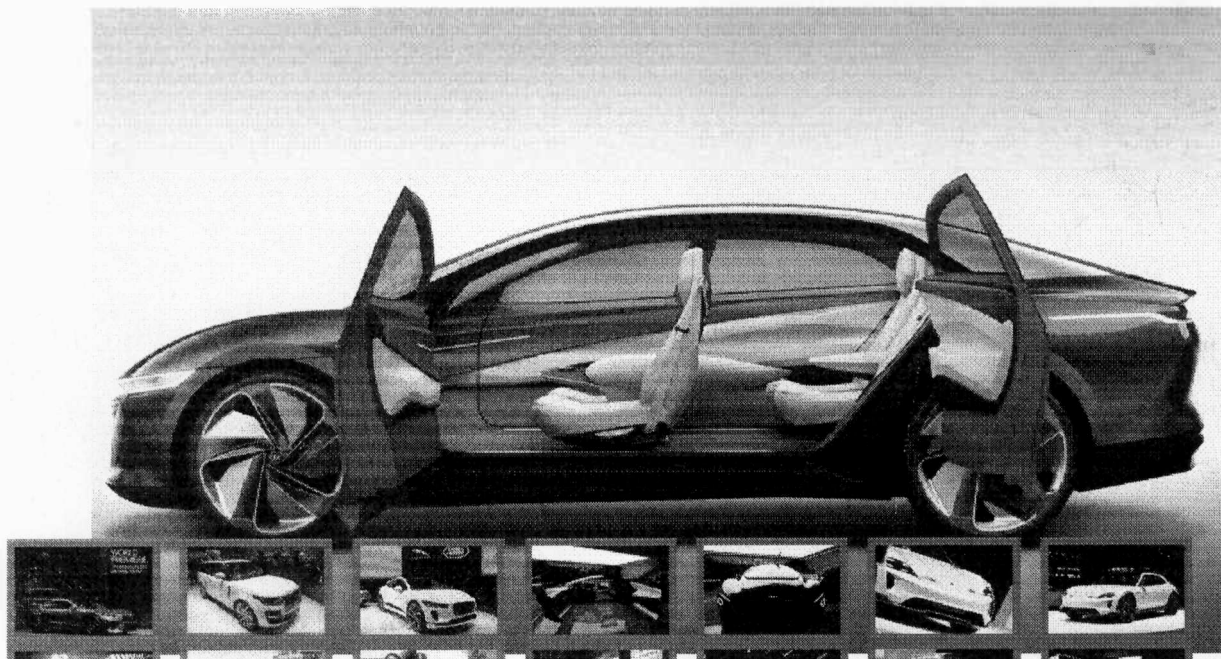
Um escândalo de fraude de emissões, que explodiu na Volkswagen (<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/01/1954620-volks-suspende-executivo-apos-denuncias-sobre-teste-de-poluicao.shtml>) em 2015, aumentou o descrédito sobre a tecnologia diesel, criticado por expelir óxido de nitrogênio e partículas nocivas.

Este foi um grande golpe para os fabricantes de automóveis, que essencialmente tentaram apostar no diesel, enquanto se esforçaram por anos para reduzir as emissões de CO2 com o apoio das autoridades públicas.

Grandes cidades, como Paris, anunciaram planos para proibir o diesel, enquanto um dos principais tribunais alemães abriu, no mês passado, o caminho para as cidades proibirem os carros a diesel mais antigos nas ruas.

No ano passado, quase 15% das vendas da Toyota na Europa foram de veículos a diesel, em comparação com 30% em 2012. Enquanto isso, as vendas dos modelos híbridos da empresa aumentaram acentuadamente.

Salão de Genebra 2018



O protótipo elétrico Volkswagen I.D. Vizzion não tem volante nem pedais
2018-03-05 22:40:23 LEIA MAIS
(<http://www1.folha.uol.com.br/sobretudo/especial/2018/salao-do-automovel/>)

(<https://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/nova/1594128658787170-salao-de-genebra-2018>)

[25 de 25]

PUBLICIDADE

Segue Montado, nesta data, documento(s) e papel de informação rubricado S sob folha(s) nº 25 a 36 Em 18/12/18

Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
RE. 11.328 - SGP. 12

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s) e papel de informação rubricado(s) sob folha(s) nº 25 a 36 Em 18/12/18.
Fernando de Lima Gasparetto
RE. 11.272-SGP. 12

SEM EFEITO



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

PRESIDENTE: AURÉLIO NOMURA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.
LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DATA: 12 DE JUNHO DE 2018

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Suspensão
- Documento lido a ser encaixado pela Secretaria da Comissão

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Boa noite a todos. Declaro abertos os trabalhos da sétima audiência pública da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa do ano de 2018, com a presença do Vereador Antonio Donato.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.camara.sp.gov.br, link Auditórios On-Line.

A íntegra da transcrição desta audiência pública estará disponível ao público em geral no mesmo endereço, no link Audiência Públicas/Registro Escrito.

Esta audiência tem por objetivo discutir o Projeto de Lei nº 643/17, de autoria deste Vereador, que “proíbe a circulação de veículos a diesel no Município de São Paulo, e dá outras providências”.

Informo que as inscrições para pronunciamentos estão abertas na secretaria da Comissão.

Foram convidados a participar desta audiência, a quem agradeço a presença e convido a fazer parte da Mesa, os Srs.: Waldir Rabello Dutra, assessor institucional, neste ato representando a Secretaria de Mobilidade e Transporte; Antonio Tadeu Prestes de Oliveira, engenheiro Diretor de Transportes de Cargas da Secretaria de Mobilidade e Transportes.

Registro e agradeço a presença dos demais convidados, os Srs. Carlos Rosen Vianna Lacava, Gerente do Departamento de Apoio Operacional, neste ato representando a Cebest; Vanderlei Borsari, Gerente da Divisão de Emissões Veiculares; Sarah Bonadio e Caio César Oliveira Petrucci, da Associação Brasileira das Empresas Importadoras e Fabricantes de Veículos Automotores; Bruno Marques, engenheiro da Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da América do Sul; Carolina Bergamo, da Minha Sampa; Antonio Carlos Ventili Marques, da Associação dos Produtores de Biodiesel.

O. Dr. Rodrigo Juncal me assessora nesta audiência e nos ajudará no esclarecimento de dúvidas.

O PL está na Comissão de Justiça para análise e, diferentemente da tramitação normal, solicitamos que fosse submetido a uma audiência pública, já que não é um assunto trivial simples, envolve polêmicas e visões diferenciadas. Nós mesmos, conversando, já detectamos necessidades de ajustes no projeto. O objetivo é exatamente este: abrir este espaço de conversa para que possam trabalhar uma versão melhorada do projeto, sem pressa, pois é um assunto importante o suficiente para não errarmos. Daí escolhermos fazer um processo que possa ouvir os interessados, ambientalistas e a indústria automobilística a fim de termos um projeto adequado.

Já tínhamos feito outro projeto de incentivo ao carro híbrido e elétrico, estimulando uma nova matriz energética, que virou uma lei pioneira na cidade de São Paulo, que estabelece que os carros elétricos e híbridos podem ter a parte do IPVA, os aos 2% referentes ao Município, devolvida. É uma lei que está em vigor ainda que com dificuldades operacionais, mas estão sendo resolvidas no sentido de torná-la eficaz na devolução dos recursos, já que temos uma frota muito pequena de carros elétricos e híbridos. De qualquer forma, esse estímulo é importante, além do estímulo de estar fora do rodízio, que se iniciou como uma política ambiental no passado e se transformou numa política de controle do trânsito; à medida que se tem um veículo que polui menos, ele estará fora do rodízio, retomando a ideia de política ambiental.

Esse primeiro projeto nos fez refletir um pouco sobre o assunto, acompanhando alguns debates. Verificamos que em vários países, notadamente os da Europa, existe todo um movimento no sentido de substituir o diesel ou impor restrições aos veículos a diesel.

A C-40 é uma entidade que reúne as 40 maiores cidades do mundo – São Paulo inclusive é signatária. Ainda que não tenha estado presente na reunião da entidade, assinou uma determinação de substituição e restrição de veículos a diesel, que já está em andamento em Roma, em Madrid e na Cidade do México, todas com legislação ou atitudes no sentido de restringir a utilização do diesel pelo seu alto caráter poluente, pois, ainda que seja energeticamente eficiente, causa um dano ao meio ambiente bastante grave.

Matéria PL 643/2017. Documento digitalizado e autenticado por Carmen Cristina Malavazzi em 09/05/2019 14:06:04. https://splegiscom.sp.gov.br/Home/AbrirDocumento?pl=643&id=11.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 17276 DATA: 12/06/2018

FL: 27 DE 11

FL. Nº 27
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-643/2017
 Marcia Yoshimi Taniguchi Hosi
 RF 11.328

O que queremos é fazer um processo, dialogando com as normas federais do Conama, que estabelece parâmetros em relação aos motores e a condição de serem veículos menos poluentes. Mas, fundamentalmente, queremos abrir hoje a palavra para que os interessados se manifestem, iniciando um processo de debate, que, como eu já disse, não tem nenhum prazo estabelecido para terminar, mas que também não pode se arrastar por toda a vida; temos que sentir que estamos avançando para que materializemos isso em substitutivos que eu mesmo, com a colaboração de outros Vereadores afeitos à questão ambiental, possa apresentar.

Peço desculpas pela transferência desta audiência do período da manhã para o período da noite do Dia dos Namorados. Espero que essa seja uma motivação para fazermos uma reunião objetiva. Que fiquemos aqui o tempo necessário para ouvirmos todo mundo, mas que possamos também ser objetivos, apresentando as questões, analisando-as e dando uma devolutiva para todos os que estão aqui presentes, pois, com certeza, teremos prazer em continuar este diálogo com todos vocês.

Essas foram as minhas considerações iniciais. Gostaria agora de passar a palavra aos representantes da Secretaria de Mobilidade e Transportes, Sr. Waldir Rabello Dutra e Antonio Tadeu Prestes de Oliveira.

O SR. WALDIR RABELLO DUTRA – Boa noite a todos os presentes. Na verdade, o Secretário pediu desculpas por não estar presente, mas pediu para que viéssemos aqui representá-lo e acompanhar este assunto, que é muito importante. Afinal de contas, meio ambiente é sempre assunto que devemos levar em consideração para nós e para as gerações futuras.

O SR. ANTONIO TADEU PRESTES DE OLIVEIRA – Boa noite, Vereador. Boa noite, senhoras e senhores. Hoje estou aqui como representante da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, da Divisão de Transportes de Carga. Com certeza, a intenção é trabalharmos para termos uma Cidade melhor, com uma qualidade de vida melhor. Já estamos trabalhando com o Secretário, inclusive no Plano Diretor de Cargas, para que possamos consolidar um futuro melhor para a Cidade.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Já há inscritos? (Pausa) Ainda não? Esta é a oportunidade para vocês se inscreverem. Sei que o projeto ainda precisa ser bem melhorado; não tenho dúvida disso, e para isso estamos à disposição.

O primeiro inscrito é o Sr. Marco Isola Naufal, do Instituto de Pesquisas Tecnológicas do IPT.

O SR. MARCO ISOLA NAUFAL – Boa noite a todos. Sou engenheiro e trabalho no Laboratório de Motores do Instituto de Pesquisa Tecnológica, onde realizamos diversas pesquisas com veículos a diesel, motores a diesel em bancada e também com combustíveis renováveis, além de pesquisas em desenvolvimento com gás natural e outros combustíveis alternativos que podem ser soluções na parte de redução de emissões.

Fiz uma revisão rápida dos artigos da proposta de lei. O artigo 1º trata da parte do impacto da circulação dos veículos a diesel, da proibição e restrição dos veículos utilitários. Só temos que lembrar que, atualmente, citando um dado da Anfavea, de 2017, a porcentagem de veículos leves a diesel chegou a 11%, um número até significativo, porém, o projeto de lei de V.Exas. engloba algumas restrições, principalmente para veículos que são disfarçados de utilitários esportivos, já que atendem às requisições para ter a motorização a diesel, mas são veículos de passeio. Esses veículos não entram nesses 11%, onde se encaixam as vans de transporte escolar, as VUCs – Veículos Urbanos de Carga – e as picapes. Esses são os veículos, digamos, enquadrados como legitimamente utilitários.

A parcela de veículos de carroceria fechada, sem ser de transporte de pessoas, é muito pequena e não deu para identificar, dentro desses 11% dos dados disponíveis, tendo em vista a maioria desses veículos – picapes, vans e VUCs – terem um viés claro e estritamente comercial e utilitário.

Portanto, o problema é que restrição a que se refere o artigo 1º da lei proposta é

que seriam poucos os veículos atingidos, sendo que eles já têm emissões baixas quando comparados aos outros veículos; seus níveis de emissão são um pouco mais tolerantes devido a uma tolerância um pouco maior para emissões para veículos utilitários. Veículos SUV e até importados, por exemplo, não apresentam níveis de emissão muito altos, mesmo se considerarmos o material particulado e óxidos nítricos, que são as principais emissões de veículos a diesel.

A parte do artigo 3º eu achei realmente válida. Pode-se entender que é viável e recomendável pelo fato interessante de que não é uma medida proibitiva, como o artigo 1º, mas uma restrição parcial, ou seja, uma exigência ambiental baseada em programas já consolidados de controle de emissão; na verdade, o Programa Proconve P-5. Dentro desta lei tem um probleminha no P-6. Esse programa não foi implementado no Brasil, e sim o P-5 ou o P-7, que é a legislação vigente atual. Teria que se fazer essa alteração na lei, porque o P-6 não chegou a ser implementado. Por isso, não temos veículos homologados como P-6, e essa é uma alteração sugerida da minha parte.

Sobre o artigo 4º, adição de biodiesel, há um problema no biodiesel além das claras vantagens que ele pode trazer. O biodiesel possui propriedades com menor poder calorífico. No funcionamento de um motor a diesel, que trabalha com queima de mistura pobre, que propicia a emissão de óxidos nítricos, além do material particulado, o que vai acontecer é que, por esse poder calorífico inferior menor, trabalha-se com uma mistura mais pobre e, gerando-se uma mistura mais pobre, causa-se uma emissão maior de NOx. Daí a necessidade de calibração do veículo – e isso nós trabalhamos no nosso laboratório; temos grande conhecimento disso – para trabalhar com biodiesel, ou teria que haver uma flexibilização dentro de um funcionamento entre diesel e diferentes concentrações de biodiesel.

Essa é outra sugestão, porque é o ponto que o biodiesel tem. Além disso, o biodiesel também causa uma degradação acelerada no lubrificante e nos filtros de combustível e de lubrificantes dos motores a diesel, causando uma redução das janelas de manutenção do veículo e aumento de custo de manutenção. Porém, dentre os benefícios que o diesel pode oferecer para as emissões, principalmente considerando dióxido de carbono, CO2, considerando o seu ciclo de carbono renovável, esses problemas de manutenção poderiam ser facilmente resolvidos com algum projeto de pesquisa justamente para você classificar os intervalos de manutenção, estabelecer esses intervalos mais claramente e conseguir trabalhar também com aditivos.

Existem diversos aditivos no mercado, em estudo, principalmente depois da adição de 10% do biodiesel. Até pouco tempo atrás, nós tínhamos 7% de biodiesel misturado ao diesel comercial, o S10 (B7), e agora nós estamos com 10%.

Chegam solicitações no nosso laboratório para justamente conseguirmos certificar que esses aditivos estão tendo o efeito correto no motor, ou seja, conseguir prolongar a vida e compensar esse efeito degradante do biodiesel, para aproveitar a eficácia e o ciclo de carbono e a sustentabilidade gerada por esse combustível.

Então, minha recomendação na questão da adição dos 20% do biodiesel é: pesquisa e desenvolvimento, investimento nisso, e não simples imposição, porque não temos uma informação clara, não temos projeto de lei, projetos de incentivo, para esse tipo de coisa. Por isso, recomendo que se façam testes para avaliar o efeito de uma adição de 20% de biodiesel e o que isso causaria dentro das emissões, já que principalmente as emissões de NOx são altamente alteradas.

As emissões de monóxido de carbono, material particulado e hidrocarbonetos são inferiores nos motores a diesel; e com adição de biodiesel, tende a diminuir essas emissões. Esses são os benefícios do biodiesel. Porém, como Engenheiro especialista em motores, sou obrigado a alertá-los sobre as consequências causadas pelo biodiesel, mas que podem ser facilmente trabalhadas com aditivos ou com janelas de manutenção melhor identificadas, isso requer trabalhos de pesquisa que são relativamente simples, por testes de emissões e de durabilidade.

Quanto ao artigo 5º, infelizmente acho que é uma restrição da própria lei. As disposições não englobam os ônibus integrantes do sistema municipal de transporte público.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Isso está sendo debatido num outro projeto, e a gente está no meio de um processo de licitação. Então isso seria um elemento de distúrbio do processo, não é?

O SR. MARCO – Isso. O Instituto de Pesquisas Tecnológicas está à disposição para estudos nesse sentido, tanto para validação de durabilidade de motores com adição de 20% de biodiesel, até desenvolvimento de aditivos para melhorar a sustentabilidade, principalmente a viabilidade dessa aplicação, assim como da aplicação desses combustíveis renováveis e aditivos também para a redução de emissões e melhoria da eficiência térmica desses motores para o transporte público municipal.

Eu gostaria de destacar um ponto. Simplesmente a ideia de restringir a tecnologia a diesel, do ponto de vista técnico de engenharia, é uma medida equivocada. Não temos de nos ater à proibição de um combustível ou de uma tecnologia. Se quisermos que a qualidade do ar melhore, temos de nos ater às emissões que escapam do escapamento. É isso que interessa, a diminuição das emissões, para melhorar a qualidade do ar, e não simplesmente inviabilizar ou proibir uma tecnologia.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado.

Tem a palavra o Sr. Mateus Galdino.

O SR. MATEUS GALDINO – Boa noite. Vim discutir, procurar a verdade. Não sou melhor nem pior do que ninguém aqui. Mas vim presenciar toda essa discussão para chegar a uma melhoria na vida dos paulistanos.

Gosto muito de São Paulo, das periferias, do centro, e quero a melhoria da Cidade. E no meu ponto de vista, vejo que este projeto é inconstitucional. O STF fez a jurisprudência, como foi mostrado no site dele, mas conforme o artigo 24, o Inciso VI e o Inciso I e II da Constituição Federal, ele é inconstitucional. E vou mostrar isso.

Artigo 24: “Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre: I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico; II - orçamento; VI - florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição”.

Na decisão do STF, simplesmente eles falam que tem de haver uma harmonia entre os poderes: a União, o Distrito Federal, o Estado e o Município. E vejo que neste projeto não existe uma harmonia, já que nem o Estado, nem o Distrito Federal, nenhuma entidade está fazendo uma prática para haver harmonia de forma simultânea, ou sem ser simultânea. Também não vejo que é um projeto de interesse local, pois se fosse de interesse local haveria mais pessoas do Estado de São Paulo querendo discuti-lo, e aqui vejo que é mais um projeto de interesse de algumas organizações. E aqui o senhor se baseia no seu projeto para protocolar e passar pela CCJ, também passar no plenário.

O artigo 182 da Lei Orgânica da Cidade e o artigo 13 diz o seguinte: “O Município coibirá qualquer tipo de atividade que implique em degradação ambiental e quaisquer outros prejuízos globais à vida, à qualidade de vida, ao meio ambiente: I - controlando e fiscalizando a instalação, proteção, estocagem, transporte, comercialização e utilização de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco efetivo ou potencial à qualidade de vida e ao meio ambiente; II - registrando, acompanhando e fiscalizando as concessões e direitos de pesquisa e exploração de recursos naturais, renováveis ou não, no território do Município; III - realizando periodicamente auditorias nos sistemas de controle de poluição, de riscos de acidentes nas instalações e atividades de significativo potencial de degradação ambiental. IV - apresentando Plano Diretor da limpeza urbana, mediante projeto de lei a ser aprovado pela Câmara Municipal de São Paulo”.

Vejo que aqui não é só matéria ambiental, mas é matéria de trânsito e matéria de mercado de combustível. Então, sobre a questão de aumentar 20% de biodiesel no diesel, eu

FL. Nº 30
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-643/2017
Marcia Yoshimi Taniguchi Hosi
RE 11.328

FL: 30 DE 11

A SRA. LUIZA LIMA – Boa noite, sou Luiza Lima, da Campanha de Mobilidade Urbana do Greenpeace, venho parabenizar a iniciativa da proposição dessa lei. Acho que ainda temos vários pontos que podem e devem avançar durante a tramitação, mas vou pegar um pouco o momento que acabamos de viver com a greve dos caminhoneiros e essa

FL. Nº 31
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-643/2017
Marcia Yoshimi Taniguchi Hosi
RE 11.328

FL: 31 DE 11

Além disso, está faltando falarmos sobre sanções ou penalidades aqueles que não cumprirem as regras colocadas pela lei. E também entender como isso será fiscalizado, porque aí também há muita discussão. Este ano o Prefeito Doria desistiu da inspeção veicular para os veículos individuais e aprovou há pouco apenas para o transporte público, os ônibus. Então como poderíamos fazer isso, mas pensando também que disso podemos fazer

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 32
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-643/2017
 Marcia Yoshimi Taniguchi Hosi
 RF 11.328

REUNIÃO: 17276 DATA: 12/06/2018

FL: 32 DE 11

coisas boas. Talvez criar um fundo de combate às mudanças climáticas, à poluição e usar o recurso dessas multas para esse fundo.

Enfim, acho que há uma série de outras opções que podemos discutir. E ficamos à disposição para outras conversas e auxiliar vocês nesse processo.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado, Luiza. A próxima é Carolina Bergamo, do Minha Sampa e depois Bruno Marques.

A SRA. CAROLINA BERGAMO – Boa noite a todas e todos, muito obrigada pelo convite da Comissão, gostaria de reiterar o que a Luiza trouxe já, num primeiro momento das sugestões que identificamos. Minha parceira do Greenpeace, no ano passado trabalhamos juntas para conseguir aprovar essa lei que citou agora, o antigo PL 300, que tramitou aqui na Casa. E gostaríamos também de participar do processo, parabenizar também por trazer o debate logo após a greve dos caminhoneiros.

Então trazendo os pontos, é a questão da fiscalização e das sanções também para não acontecer igual a lei de 2009, de mudanças climáticas, que não previa nenhuma sanção. E aí no final das contas acabou o prazo, ninguém tinha se adaptado e nada aconteceu. Gostaríamos que isso não se repetisse.

E queria talvez dar uma contribuição para tentarmos despolarizar o debate, porque não é uma questão política ideológica partidária. Acho que temos de pensar que estamos falando sobre meio ambiente, é uma questão de Saúde Pública. Há muitos dados mostrando, por exemplo, que em São Paulo se nada for feito, até 2037, vamos ter mais de 95 mil mortes e isso vai custar quase 38 bilhões aos cofres públicos.

As emissões dos veículos movidos a diesel poluem sete vezes mais o meio ambiente e são nocivas à saúde sim, principalmente por causa das substâncias que liberam como o enxofre e o óxido nítrico. E os carros a diesel são os responsáveis pela maior parte do material particulado que está poluindo o ar aqui em São Paulo.

Então precisamos conseguir conversar sobre isso sem polarizar o debate. Acho que é uma iniciativa muito importante. Temos alguns dados, depois talvez para o encaminhamento do projeto fosse legal conversar com o pessoal do Instituto de Estudos Avançados da USP. Com o Professor Paulo Saldiva também, que durante a greve dos caminhoneiros iniciou um estudo e identificou que houve uma redução de 50% na poluição da Capital em duas semanas. É bastante impressionante. Os dados ainda não têm o resultado final, mas a estimativa é de que com essa redução, pelo menos seis mortes tenham sido evitadas por dia nessas duas semanas.

Então precisamos começar esse debate. É complexo. Têm vários atores envolvidos, isso é inegável, mas precisamos começar a nos modernizar. A Minha Sampa também está à disposição e é muito favorável a esse projeto de lei.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado, Carolina. Bruno Marques, depois Carlos Lacava.

O SR. BRUNO MARQUES – Boa noite, meu nome é Bruno Marques, estou representando a Afeevas, Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Poluentes. Li o projeto de lei e dentro da Afeevas, entre 10 e 20 empresas, trocamos algumas ideias e analisamos os artigos.

Então vou dar nossa opinião, no Art. 1 e 3, basicamente. No Art. 3 achei bastante interessante o alinhamento do artigo com a legislação já existente, que é a do Conama. No Art. 1, esses veículos de até 2.500 quilos não estão dentro da legislação de veículos pesados. Está dentro de uma legislação do Proconve, mas também de veículos leves.

Nossa proposta não seria proibir esses veículos a diesel, até porque como a primeira pessoa aqui do Instituto de Pesquisas comentou, não tem de ser proibida uma tecnologia ou um combustível. O que tem de ser limitada é a poluição, as emissões dos veículos.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 17276 DATA: 12/06/2018

FL: 33 DE 11

FL. Nº 33

Anexo – notas taquigráficas

Proc. nº 01-643/2017

Marcia Yoshimi Taniguchi Hosi

RF 11.328

No Art. 1, o que recomendaria seria também atrelar como foi feito no Art. 3, não a proibição dos veículos a diesel, por exemplo, a partir de 2023 poderiam circular os veículos a diesel com a última legislação de leves que começou em 2014. Basicamente estaria se limitando todo o veículo diesel que entrasse no perímetro urbano aqui de São Paulo teria de ter 9 anos de idade. Ou colocando a última legislação um uma mais recente.

Como estão havendo várias discussões no Conama pode entrar, entre 2018 e 2023, alguma outra legislação. Colocando aqui a última legislação de leves tem de ver o que poderia ser feito, mas um alinhamento com a legislação de leves seria interessante.

No Art. 3, como já foi dito, o P6 já não existe. Então não foi uma legislação implementada aqui no Brasil. Foi pulado do P5 diretamente para o P7. O P7 foi implementado aqui no Brasil em 2012. Nossa proposta seria: por que não a partir de primeiro de janeiro de 2025 permitirmos só os veículos com P7. Então a partir de 2025 seria iniciado como P7, uma limitação para veículos de 13 anos de idade. Essa seria uma das propostas.

E para 2030 poderia ser um P8, como ainda não está definido, mas poderia colocar aqui. Caso venha a ter alguma legislação mais recente que o P7 poderia ser implementado já para 2030. Acho essas propostas interessantes porque não estariam limitando a circulação de veículos diesel até porque como já foi comentado, teria um impacto social bem grande em relação ao Art. 1, por que o que vai acontecer com todas essas vans a diesel que circulam aqui no perímetro urbano? Provavelmente as pessoas não teriam como substituir, comprar um van com motor otto, flex, estariam vendendo para São Bernardo, São Caetano e as pessoas perderiam o emprego porque não tem como. Às vezes a pessoa está usando um veículo de 20 anos e simplesmente não tem opção de comprar um mais novo.

Por isso que no Art. 1, ao invés de banir o veículo, a pessoa tem de comprar um veículo diesel e atualmente, no Brasil, quando são avaliadas as leis, o veículo menos poluente é diesel. E no Art. 3, como já comentei, o P6 tem de ser retirado e substituído pelo P7. No segundo parágrafo do Art. 3, a partir de 2030 alguma legislação mais nova que está sendo discutida no Conama.

A Afeevs está aberta para qualquer discussão posterior. Temos os nossos consultores técnicos, até ex-funcionários da Cetesb aqui de São Paulo. Então fica a nossa proposta.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado Bruno. Carlos Lacava, da Cetesb. E o último é o Antonio Ventile, da Probil.

O SR. CARLOS LACAVA – Inicialmente, meu nome é Carlos Lacava, quero agradecer a Comissão e o Vereador pelo convite a Cetesb. Nós recebemos a minuta do PL, analisamos lá com uma equipe. A Cetesb, acho que a maior parte dos senhores sabem, é uma agência ambiental do Estado e também órgão de apoio ao Ibama para as políticas federais de elaboração, por exemplo, do Procon.

Então de fato a Cetesb faz inventário de veículos. Temos uma visão um pouco mais completa, inclusive, com relação ao tipo de veículo que roda na cidade de São Paulo. Primeiro, de uma condição geral, achamos que são importantes projetos de lei dessa natureza porque a cidade de São Paulo de fato vive um problema de poluição do ar que não é irrelevante. É um problema bastante relevante e os poluentes que mais causam a poluição de São Paulo é o material particulado e o ozônio, mas nesse caso também o ozônio é formado por poluentes como o NOX, cujos veículos a diesel são fontes prioritárias.

Então medidas sobre veículos a diesel são bastante importantes. E nunca fomos desfavoráveis a qualquer tipo de restrição que venha a melhorar a qualidade do ar. Só há alguns pontos que consideramos poderiam ser aprimorados no projeto de lei. Um deles é porque o primeiro artigo fala na questão dos veículos de passeio. Diferentemente do que acontece na Europa, no Brasil os veículos de passeio já são proibidos de serem a diesel. Os veículos a diesel no Brasil só são permitidos para veículos com capacidade de carga acima de mil quilos ou se tiverem com características de off road.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 17276 DATA: 12/06/2018

FL: 34 DE 11

FL. Nº 34

Anexo – notas taquigráficas

Proc. nº 01-643/2017

Marcia Yoshimi Taniguchi Hosi

RF 11.328

Portanto, todo veículo de passeio de maneira geral, no Brasil, não é diesel. Quando falamos em veículos acima de mil quilos, veículos pequenos com capacidade de carga, estamos falando das caminhonetes e eventualmente de alguns tipos Jeep, que atende as característica *off-road*. Esses veículos, na verdade, são de quantidade muito pequena com relação ao todo de emissão que você tem na grande São Paulo.

Os outros veículos são de prestação de serviço. Então, nós estamos falando aí dos VUCs que fazem as entregas na grande São Paulo e na cidade, as peruas, os micro-ônibus. Esses veículos hoje no mercado em são praticamente 100% no diesel. Então banir isso no prazo - mesmo aqueles de 1.500 kg e de 22 passageiros - de cinco anos acaba sendo uma coisa muito difícil de fazer porque não existe hoje no mercado veículo para substituir esses veículos diesel para cumprir essa tarefa. Lembrando que a cidade São Paulo já tem as restrições de entrada de veículos mais pesados, portanto estamos falando de veículos menores que faz a distribuição de mercadorias em terra.

Nesse aspecto o segundo artigo e o terceiro artigo que estão relacionados à questão da limitação por idade, portanto por fase do Procon, eu nem vou me ater a questão da fase P6 porque realmente já foi falado antes. Essa fase acabou não entrando e acho que a sugestão anterior de remeter ao P7, é uma sugestão interessante. Mas o que acontece? Nesse caso, os veículos P7 poderiam aos poucos - tanto os veículos pesados, aqueles caminhões e ônibus que estão referenciados em um dos artigos do PL, quantos veículos leves, ou seja, micro-ônibus, Vans - ser incorporados, não banidos integralmente, mas incorporados a que fossem gradativamente emitindo menos. Porque a diferença entre um veículo mais novo e mais velho é muito grande. Então você induziria esses veículos que pudessem ser substituídos por veículos diesel de fases mais recentes, no caso acho que o P7 é mais adequado porque já tem desde 2012. Então nós estamos falando em veículo de pelo menos seis anos disponível no mercado para venda.

Só para finalizar, então, eu vou me ater unicamente aos aspectos técnicos da questão do biodiesel. O biodiesel hoje é regulado somente pela União. Então, parece-me que não cabe ao Município criar qualquer restrição com relação ao percentual de biodiesel porque hoje é a União, é a ANP que defini a qualidade de combustível e acho que o representante IPT comentou que hoje o biodiesel está em 10% do diesel, existe uma previsão para em curto prazo atingir até 15%, mas isso vem sempre em cima de teste de motor. Principalmente quando a gente fala de poluição urbana, adicionar mais biodiesel não significa necessariamente diminuir a poluição.

Ela é verdade quando a gente fala em gás de efeito estufa, mas quando a gente fala em poluição urbana o biodiesel não é exatamente um combustível limpo e dependendo da condição de operação do motor, dependendo de como ele foi construído e isso pode representar inclusive aumento de emissões.

Então acho que só isso que a gente queria. De maneira geral, eu acho que a CETESB, como órgão ambiental, é uma preocupação extremamente relevante. O PL tem méritos e a CETESB está à disposição de ajudar na elaboração desse PL. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) - Último inscrito, Sr. Antônio Ventili, da Aprobio.

O SR. ANTÔNIO VENTILII - Boa noite, Vereador Donato, membros da Mesa, os que aqui se dispuseram a vir nesta noite para participar do debate. A Aprobio agradece ter sido formalmente convidada a comparecer assim como todos que aqui estão, também fiz uma leitura bastante cautelosa do projeto. Vindo aqui, falei: "Não vou ter muito o que contribuir". Aí eu acabei deixando para o final. Acredito que a ProBio sim tem uma contribuição a dar nesse debate, em cima do muitos já falaram aqui.

A ProBio ficou com o setor de biodiesel. É muito louvável o mérito de se lembrar do biodiesel, de um B-20, em São Paulo, mas essa comercialização, em todos os pontos, infelizmente passa por uma cadeia de liberação um pouco diferente. Talvez a gente não consiga com uma legislação municipal fazer essa alteração. Então, realmente é uma política e

Materia PL 643/2017, Documento digitalizado e autenticado por CARMEN CRISTINA MALAVAZZI, sua validade pode ser conferida em https://splegis.com.br/arquivos/arquivo/185511

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 35
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-643/2017
 Marcia Yoshimi Taniguchi Hosi
 RF 11.328

REUNIÃO: 17276 DATA: 12/06/2018

FL: 35 DE 11

o percentual é fixado em lei. Existe hoje já a previsão para uso de B-20 em frotas cativas. Seria o caso, por exemplo, da frota municipal. Existe essa previsão. Há usos também em frotas cativas, inclusive de B-100. É possível. É só fazer um processo junto à ANP, pedindo anuência, mas as várias frotas que circulam pela capital e que possuem um ponto de abastecimento próprio podem ser abastecidas com B-20 em seu posto, não no posto que qualquer um vai poder estacionar. Aí pode haver todo um controle das montadoras, acompanhando esse processo, como estão indo os veículos.

Em termos de B-20, como falei, existe uma previsão do CNPE, existe uma portaria do Ministério de Minas e Energia. Existem os leilões regulares para as distribuidoras que tiverem clientes interessados em usar o B-20 em sua frota cativa. Então, isso hoje já é uma realidade. Até há alguns anos, eu já estou aí acompanhando o mercado de biodiesel. Não imaginava que fosse ouvir distribuidoras falando: "Olha, na minha região, o biodiesel tem um custo mais competitivo que o diesel". Tudo pode alterar. Da mesma forma como o diesel teve variação de dólar e cotação não só do dólar como do barril de petróleo. O biodiesel também tem algumas *commodities*, que estão atreladas a isso. Pode essa balança pender, não ficar tão positiva, mas hoje já é uma realidade. Então, quanto ao uso do B-20, há a resolução CNP nº 3/2015 e a portaria 516, de novembro de 2015. As compras são feitas bimestrais de biodiesel. Então, se consegue até haver uma garantia, certa estabilidade de preço. Curitiba já tem um projeto piloto desde 2009, rodando com 100% de biodiesel. Acreditamos que pretender até aumentar, porque Paraná tem um polo de produção de biodiesel relevante.

Quanto a suprimento de biodiesel, os produtores sempre atenderam à demanda. Em havendo demanda, o mercado vai se ajustar, para atender a essa demanda. Como foi falado aqui, passou de B-7 para B-8, de B-8 para B-10 agora em março deste ano. Há produções. As fábricas estão voltando à atividade com esse aumento para atender. Falo de B-20 em frotas cativas aqui de São Paulo, seja para o transporte público, ou seja, B-100. Esse ajuste virá.

Sobre mais alguns comentários que foram feitos, o B-10 não entrou. Existe um grupo coordenado pelo Ministério de Minas e Energia, acompanhado pela ANP, onde praticamente todas as montadoras que trabalham com veículos do ciclo diesel, sejam leves, sejam pesados, extrapesados, que participaram. Há um relatório que está no *site* do MME com os resultados do teste do B-20. Foi feito um processo para validação para entrar. Até o B-20, não se encontraram diferenças significativas, seja de consumo, sejam de emissões. Existem testes, em andamento, realmente com B-15 e algumas montadoras estão testando também o B-20, para, aí sim, mais para frente, a gente ter essa validação, para poder aplicar, no mercado todo, um B-20, mas hoje, para a frota cativa, com acompanhamento das montadoras, as frotas, isso, como eu já falei, é possível.

Quanto a emissões NOX, há essa questão, que pode haver variações, de acordo com a condição de uso, e o biodiesel, na média, tende a ter, em algumas condições, um pequeno aumento de NOX; mas vale lembrar que, com o P-7, são atendidas as emissões de NOX com sistemas auxiliares de controle, e esses sistemas conseguem compensar esse pequeno aumento. Comparado com a fase anterior, o Proconve P-5, com um nível de emissão bem mais baixo de NOX que a emissão anterior. Então, às vezes, é um pouco difícil pensar e falar: "Quando se usou biodiesel no P-7, aumentou-se, em 3% ou 5%, a emissão de NOX, quando se usou o B-20 num veículo P-7". Estão falando que houve aumento, mas muito pouco e normalmente dentro dos limites ainda. Então, quando é feito esse comparativo, às vezes a gente tem que olhar com um pouco mais de cuidado com esses dados.

Houve um comentário com relação à glicerina. O biodiesel tem uma característica, de ser relativamente fácil de ser feito, quanto à questão de reação. Se for produzido em São Paulo, provavelmente essa glicerina vai ser um problema, mas hoje o Brasil tem instalado indústrias com capacidade para produzir oito bilhões de litros de biodiesel, mais de oito bilhões já autorizados pela ANP para produzir. Passamos de quatro bilhões de litros no ano passado para a glicerina tem um mercado muito forte. Infelizmente boa parte é exportada. Não existe muita

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 17276 DATA: 12/06/2018

FL: 36 DE 11

FL. Nº 36
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-643/2017
 Marcia Yoshimi Taniguchi Hosi
 RF 11.328

agregação, mas hoje a glicerina não é para as usinas nenhum problema. Existe um mercado que absorve toda essa glicerina que está sendo gerada, sem problema algum.

Seriam essas as contribuições a dar.

Obrigado pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Donato) – Deixe-me colocar qual foi o nosso objetivo. Eu estou aqui no meu quarto mandato, e aprendi um pouco de como proceder com o processo legislativo. Há várias maneiras. Eu descobri que a maneira mais eficiente é colocar um projeto, ainda que ele seja imperfeito, para abrir o debate; e esse é o nosso objetivo. Eu havia detectado esses problemas do Proconve. Tínhamos uma dúvida real sobre o artigo 1º, da proibição de carros de passageiros. Enfim, são questões que nós mesmos tínhamos colocado. Falamos: “Vamos protocolar, porque o debate tem que ser mais amplo do que eu ficar conversando com três ou quatro pessoas”. Falo isso porque desse debate é que a gente vai conseguir avançar. Eu já fiz projetos, e abri mão depois do primeiro debate. Eu fui convencido que ele estava errado. Nesse caso, eu acho que ele está na direção correta, mas são precisos muitos ajustes. Tenho a plena convicção. Nas oito inscrições aqui, todas colocaram, de alguma forma, a necessidade de alguma precisão, para um lado ou para outro.

Essa audiência está sendo gravada e vai ser transcrita. A gente tem todas as informações. Eu queria assegurar aos senhores que a gente vai procurar fazer as correções apontadas aqui, num substitutivo, sobre a questão de não haver simplesmente a proibição. É uma ponderação importante. Há necessidade de haver sanções e apontar e não ficar congelado na legislação. Se fazem uma lei, a gente espera que haja perenidade. Se a gente tem o Procon e a perspectiva de haver um outro Procon, e se a gente encontrar, na lei, uma forma de isso ser garantido, que a evolução da legislação federal impacte rapidamente aqui, a lei tem que ser adequada à legislação federal. A gente não quer criar nenhum problema. É evidente que o município tem atribuições na legislação ambiental. Isso é evidente, e é evidente que há limites nessas atribuições. Então, vamos trabalhar. E esses limites, às vezes, têm que ser testados.

São Paulo, quanto qualquer legislação na cidade de São Paulo, impacta o Brasil inteiro, quando é bem construída. Ela vira referência. Por isso, há esse esforço de construir bem, ouvindo todas as partes. Então, queria agradecer muito as contribuições técnicas, as contribuições ambientalistas e as contribuições dos dois jovens ali, que têm uma preocupação mais com a liberdade individual; mas a gente tem que levar em conta isso. Não tenho nenhum preconceito com isso. A gente tem um interesse difuso da saúde da população e do controle da poluição, que a gente não pode perder de vista; e vamos tentar equilibrar isso.

Eu não tenho respostas para as questões. O que tenho é esse esforço. Qual é o objetivo? É eliminar o procedimento aqui? A gente está na primeira fase do processo legislativo. Então, na própria Comissão de Constituição e Justiça, eu posso apresentar um substitutivo a esse projeto, já incorporando o debate que houve aqui. Aí vai para a Comissão de Constituição, vai tramitar nas comissões e volta em primeira votação. A gente faz outra audiência pública. Pode ser alterado de novo, para ser votado em segunda. Então, é um processo que ainda tem muitas oportunidades de a gente dialogar. Eu queria dizer da nossa disposição, de aproveitar a experiência, a capacidade técnica e a sinceridade de cada um dos senhores; porque eu, de fato, não sou nenhum especialista. Aprendi aqui que, na Câmara, geralmente a gente é especialista e generalidades, fala, em cinco minutos, sobre qualquer assunto, mas depois disso, é preciso se apoiar na contribuição técnica, na contribuição de quem milita na área, na contribuição de quem está discutindo mais, a fundo, isso, e eu vi hoje que essa audiência foi rica nesse sentido. As oito intervenções contribuíram para o debate. Então, eu queria garantir para os senhores esse compromisso, de que a gente está muito atento ao que os senhores falaram, e nós vamos dar uma devolutiva, apresentando uma minuta de substitutivo, para ser criticada ainda nesse processo de *feedback* permanente com todos os interessados.

Agradeço muito os representantes da Secretaria de Transportes, a Assessoria e a todos pelas presenças e declaro encerrada essa audiência pública.

Muito obrigado. (Palmas)

Materia PL 643/2017. Documento digitalizado e autenticado por C.A.P.R.I.E.N. CRISTINA MALAVAZZI em 09/05/2019 14:06:04. https://splegisconsulta.scpm.sp.gov.br/home

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s)
e papel de informação rubricado(s) sob folha(s)
nº 37 a 40, Em 13/12/18.
Fernando de Lima Gasparotto
RF. 11.272-SGP. 12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0643-17

Folha nº 25 ³⁷ do Proc
Nº 01-643 de 2017
Fernando de Lima Gasparotto
RF. 11.272-SGP

PARECER Nº 2034/2018 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0643/17.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Donato, que disciplina a circulação de veículos a diesel no município de São Paulo.

De acordo com o projeto, a partir de 01 de janeiro do ano de 2023, ficam proibidos de circular no município de São Paulo os veículos de passageiros, incluindo os de uso misto, nacionais e importados, bem como os veículos de transporte com capacidade de até 2.500kg e os veículos de transporte de passageiros com capacidade de até 22 pessoas, excluindo o motorista, movidos a óleo diesel.

Segundo o projeto, a proibição não se aplica aos veículos licenciados em outros países com autorização de permanência temporária no Brasil, aos veículos de missões diplomáticas e àqueles autorizados pela Secretaria Municipal dos Transportes, assim como, não se aplica aos ônibus integrantes do Sistema Municipal de Transporte Público regulados por instrumento contratual específico elaborado pela municipalidade.

E, por fim, estabelece que a partir de 01 de janeiro de 2020, os postos de combustíveis localizados no Município de São Paulo, só poderão comercializar óleo diesel mediante adição, em volume de, no mínimo, 20 % (vinte por cento) de biodiesel.

Sob o aspecto jurídico, a propositura reúne condições para prosseguir em tramitação.

Conforme dispõe o art. 24, VIII, da Constituição Federal, compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre responsabilidade por dano ao meio ambiente.

Tal dispositivo deve ser interpretado em consonância com o art. 30, incisos I e II da Carta Magna, de acordo com os quais compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local e suplementar a legislação federal e estadual no que couber, ainda mais levando em consideração a competência material comum de todos os entes federados para proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas (CF, art. 23, VI).

Nesta toada, o Supremo Tribunal Federal decidiu, recentemente, que "o Município tem competência para legislar sobre meio ambiente e controle da poluição, quando se tratar de interesse local" (RE 194.704/MG). Ademais, o Município pode legislar sobre meio ambiente, de forma mais restritiva e protetiva, respeitadas as diretrizes estabelecidas em âmbito federal e estadual. Ilustra de forma clara o seguinte julgado:

REL 2098/2018



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0643-17

“Não há usurpação de competência da União para legislar sobre direito comercial e comércio interestadual porque o ato normativo impugnado buscou, tão somente, assegurar a proteção ao consumidor. Precedente deste Tribunal (ADI 1.980, Rel. Min. Sydney Sanches) no sentido de que não invade esfera de competência da União, para legislar sobre normas gerais, lei paranaense que assegura ao consumidor o direito de obter informações sobre produtos combustíveis. (ADI nº 2.832-4/PR, Rel. Min. Ricardo Lewandowski). Em matéria de proteção à saúde e de defesa do meio ambiente, a competência legislativa é concorrente, a teor do art. 24, VI e XII, da Constituição. De outro lado, também, a defesa da saúde, conforme estabelece o art. 196 da Carta Magna é competência do Estado genericamente compreendido. Portanto, não é apenas da União, mas também dos Estados-membros, do Distrito Federal e dos Municípios.

(...)

Por fim, como bem ressaltai, em voto oral, quando do julgamento da ADI 3.937-MC/SP, Rel. Min. Marco Aurélio, ‘tenho defendido, não apenas em sede acadêmica, mas também em algumas decisões que proferi já na Corte Estadual a qual pertenci, como também tive oportunidade de manifestar esse entendimento nesta Suprema Corte, no sentido de que, em matéria de proteção do meio ambiente e em matéria de defesa da saúde pública, nada impede que a legislação estadual e a legislação municipal sejam mais restritivas do que a legislação da União e a legislação do próprio Estado, em se tratando dos municípios’.” (ADPF nº 109, Relator Ministro Ricardo Lewandowski. DJ 22/04/2009, grifamos).

De modo ainda mais específico, o STF também já se posicionou sobre a possibilidade da legislação de Estados e Municípios proibir o uso de determinadas substâncias em razão de sua nocividade, como ocorreu com a questão do amianto, cujo uso é vedado em diversas localidades como, por exemplo, em São Paulo (ADI 3937 e ADPF 109).

No âmbito local, dispõe o art. 182, I, da Lei Orgânica do Município, que o Município coibirá qualquer tipo de atividade que implique em degradação ambiental e quaisquer outros prejuízos globais à vida, à qualidade de vida e ao meio ambiente, controlando e fiscalizando a instalação, proteção, estocagem, transporte, comercialização e utilização de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco efetivo ou potencial à qualidade de vida e ao meio ambiente.

Cumprе acrescentar que a Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece:

“Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0643-17

Folha nº 26 38 do Proc.
No 01-643 de 20 17
Fernando de Lima Gasparotto
RE. 11.272-SGP-12

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;"

"Art. 7o A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;"

Sendo assim, o projeto se coaduna com a legislação federal que trata da mobilidade urbana.

No que tange ao aspecto formal subjetivo, incide a regra geral de livre iniciativa legislativa prevista no "caput" do art. 37 da Lei Orgânica do Município, não havendo que se falar em iniciativa privativa do Prefeito, uma vez que não há criação ou elevação de despesa pública, tampouco atribuição de ônus não compreendido nas atividades típicas do poder de polícia – mais especificamente, de fiscalização – dos órgãos do Poder Executivo.

Ressalte-se que o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo também tem reconhecido a competência do Município para legislar sobre o tema:

"Ação Direta de Inconstitucionalidade Impugnação dos artigos 5º e 6º da Lei Municipal nº 15.688, de 11 de abril de 2013, e, por arrastamento, do art. 4º da Lei Municipal nº 11.733, de 27 de março de 1995, na redação dada pelo art. 1º da Lei Municipal nº 14.717, de 17 de abril de 2008, e do Decreto Municipal nº 53.989, de 13 de junho de 2013 Estabelecimento de normas 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.

1. O artigo 144 da Constituição Estadual de São Paulo prevê que os Municípios, com autonomia política, legislativa, administrativa e financeira se auto-organizarão por Lei Orgânica, atendidos os princípios estabelecidos na Constituição Federal e nesta Constituição.

2. A regulação de matéria relacionada à preservação do meio ambiente compete supletivamente ao município que, ao fazê-lo, não invade competência da União ou do Estado, como se extrai do art. 23, II, VI, VII, da CF/88, que atribui competência aos entes federativos para cuidar da saúde, proteger o meio

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0643-17

ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas, bem como, do art. 30, I e II da CF, que confere ao legislador municipal a atribuição de regular temas de interesse local, e ainda suplementar a legislação federal no que couber.

3. O programa de inspeção veicular representa a implementação de medidas de proteção ao meio ambiente pelo Município, criando serviços públicos necessários ao controle de gases poluentes emitidos pela frota de veículos que transitam no Município de São Paulo.” (TJSP ADI 0192453-71.2013.8.26.000, julg. 30/07/14)

Por outro lado, o projeto encontra fundamento no Poder de Polícia do Município, poder inerente à Administração Municipal para restringir ou limitar direitos em benefício da coletividade. Segundo ensina Celso Antônio Bandeira de Mello, pelo poder de polícia o Estado, mediante lei, condiciona, limita, o exercício da liberdade e da propriedade dos administrados, a fim de compatibilizá-las com o bem-estar social. Daí que a Administração fica incumbida de desenvolver certa atividade destinada a assegurar que a atuação dos particulares se mantenha consoante com as exigências legais, o que pressupõe a prática de atos, ora preventivos, ora fiscalizadores e ora repressivos. (In, Curso de Direito Administrativo, Ed. Malheiros, 5ª ed., p. 353).

O projeto representa manifestação do poder de polícia, tendo em vista que visa à proibição de determinada conduta do particular a fim de garantir e preservar um interesse coletivo, qual seja: a qualidade do meio ambiente, respaldada pelo art.225, *caput*, da Constituição Federal.

Contudo, se faz necessária a apresentação de um substitutivo ao projeto, no intuito de adequá-lo ao regramento federal, em especial, a Lei Federal nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, a qual dispõe sobre a adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel comercializado com o consumidor final, e estabelece caber ao Conselho Nacional de Política Energética - CNPE a competência para reduzir os percentuais (art. 1º, parágrafo único), bem como à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP autorizar a dispensa, em caráter excepcional, de adição mínima obrigatória de biodiesel ao óleo diesel. Por outro lado, o art. 2º, XI, da Lei Federal nº 9.478, de 6 de agosto de 1997 determina que cabe ao Conselho Nacional de Política Energética – CNPE estabelecer, em caráter autorizativo, quantidade superior ao percentual de adição obrigatória fixado em lei específica (Lei nº 13.033/14).

Sendo assim, o projeto, ao determinar que, a partir de 01 de janeiro de 2020, os postos de combustível localizados no Município de São Paulo somente poderão comercializar óleo diesel mediante adição, em volume de, no mínimo, 20% (vinte por cento) de biodiesel, viola

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0643-17

Folha nº 27 ³⁹ do Proc
No 01-643 de 2017
Fernando de Lima Gasparotto
RE 11.272-SGP-22

a legislação federal, que já disciplina o tema e determina a quem cabe estabelecer possíveis alterações nos percentuais, regramento este de âmbito nacional.

O substitutivo apresentado também tem por objetivo flexibilizar a restrição prevista no texto original, permitindo a livre circulação de veículos a diesel na cidade desde que atendidos determinados quesitos previstos no regulamento do Conselho Nacional de Meio Ambiente – CONAMA.

Assim, a presente proposição é hígida do ponto de vista constitucional e legal, cabendo às comissões de mérito deliberar a respeito da conveniência e oportunidade da medida neste prevista.

Durante a tramitação do projeto, devem ser realizadas pelo menos 2 (duas) audiências públicas, nos termos do art. 41, VIII, da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, na forma do Substitutivo que segue, somos **PELA LEGALIDADE**.

SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO
PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 643/17

Regulamenta a circulação de veículos a diesel no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º. A partir de 01 de janeiro de 2024, só poderão circular no município de São Paulo os veículos leves e pesados movidos a diesel que atendam os níveis de emissões estabelecidos nas fases P5 (veículos pesados) e L4 (veículos leves) do PROCONVE – Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA.

Art. 2º. A partir de 01 de janeiro de 2032, só poderão circular no município de São Paulo os veículos leves e pesados movidos a diesel que atendam os níveis de emissões estabelecidos nas fases P7 (veículos pesados) e L6 (veículos leves) do PROCONVE – Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA.

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 13 / 12 / 18
Pág. 106 Col. 4
Fernando de Lima Gasparotto
RF 11.272



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0643-17

Art. 3º. As disposições contidas nos artigos 1º e 2º desta lei não se aplicam aos seguintes casos:

I - veículos licenciados em outros países com autorização de permanência temporária no Brasil;

II - veículos de missões diplomáticas, desde que prestando serviços às respectivas embaixadas;

III - aqueles autorizados pela Secretaria Municipal dos Transportes, mediante justificativa e por prazo devidamente delimitado.

Art. 5º. As disposições desta lei não se aplicam aos ônibus integrantes do Sistema Municipal de Transporte Público, que são regulamentados mediante instrumento contratual específico elaborado pela Municipalidade.

Art. 6º. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 7º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 12/12/2018

AURÉLIO NOMURA

ANDRÉ SANTOS

CAIO MIRANDA

CELSO JATENE

CLÁUDIO FONSECA

EDIR SALES

QUITO FORMIGA

REIS

SANDRA TADEU



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 40 28

do processo nº 01-643 de 20. 17 13, 12, 13 (a) Fernando de Lima Gasparotto
RF 11.272

A Comissão de URB
Em 13/12/18 às 15
Fernando de Lima Gasparotto
RF 11.272

RECEBIDO, na Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente.
14 DEZ. 2018
Secretário 100465 RF

Ao Vereador / À Vereadora

TONINHO PAIVA DIO ARSELINE TATTO

Para Relatar.

Sala da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente

Em 13/03/19

Presidente

Obs: Prazo de 8 dias para manifestação nos
termos do § 3º do artigo 63 R!

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s)
e papel de informação rubricado(s) sob folha(s)
nº 29, 34 Em 03/05/19
Elaine Gonçalves Gavioli
RF 100.465

dip 41 a 49
CG

FL. Nº 41
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-643/2017
Elaine Gaviofil
RF 100.465



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO
AMBIENTE**

PRESIDENTE: DALTON SILVANO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 17 DE ABRIL DE 2019

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Manifestação fora do microfone

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 42
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-643/2017
Elaine Gavioli
Nome – RF 100.465

REUNIÃO: 17492 DATA: 17/04/2019 FL: 42 DE 8

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Declaro abertos os trabalhos da 2ª audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, no ano de 2019.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do Portal da Câmara Municipal de São Paulo: www.saopaulo.sp.leg.br, link Auditórios On-line.

A íntegra da transcrição desta audiência pública estará disponível ao público em geral no portal da Câmara Municipal de São Paulo, no link Audiências Públicas, Registro, o mesmo link que eu havia lido anteriormente.

Esta audiência vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade*, desde o dia 10/04/2019; no jornal *O Estado de S. Paulo*, desde o dia 15/04/2019; 16/04/2019 no *Jornal Folha de S. Paulo*.

Está aqui ao meu lado, presente, o Vereador Fabio Riva, Líder do Governo, grande Vereador, grande Líder do Governo.

Informo que as inscrições para pronunciamento devem ser feitas junto à secretaria da Comissão, tendo cada inscrito três minutos para se manifestar na forma regimental.

Passemos à pauta.

Item nº 1 da pauta - “PL 702/2015, do Vereador David Soares. Dispõe sobre a obrigatoriedade do emprego, exclusivamente, de material reciclável ou orgânico na decoração promovida pelo Poder Público nas datas comemorativas, e dá outras providências.”

Não havendo oradores inscritos, declaro realizada a audiência pública ao PL 702/2015.

Passemos ao item seguinte.

- “PL 268/2017, do Vereador Conte Lopes, do PP. Dispõe sobre a obrigatoriedade da afixação do comprovante de capacitação profissional de tosador e banhista nos *pet shops* de São Paulo.”

Não havendo oradores inscritos, declaro realizada a audiência pública do PL 268/2017.

Passemos ao item seguinte.

- “PL 280/2017, do Vereador Isac Felix, institui o programa “FARMAPET” no Município de São Paulo, e dá outras providências.”

Não havendo oradores inscritos, declaro realizada a audiência pública ao PL 280/2017.

Passemos ao item seguinte.

- “PL 724/2017, dos Vereadores Caio Miranda Carneiro, do PSB; Xexéu Tripoli, do PV; e Gilberto Natalini, do PV. Disciplina a licitação sustentável para a aquisição de bens, contratação de serviços ou obras pela Administração Pública Municipal Direta, Autárquica e Fundacional, permitindo a adoção de critérios ambientalmente corretos, socialmente justos e economicamente viáveis e dá outras providências.”

Não havendo oradores inscritos, declaro realizada a audiência pública ao PL 724/2017.

Se estiver presente algum representante do Poder Executivo, por favor, passem-me os nomes para anunciá-los.

Passemos ao item seguinte.

- “PL 839/2017, do Vereador Gilberto Natalini. Dispõe sobre mecanismos para fomentar a criação e ampliação de Reservas Particulares do Patrimônio Natural - RPPNS municipais e dá outras providências.” Relator, Vereador Camilo Cristóforo.

Não havendo oradores inscritos, declaro realizada a audiência pública ao PL 839/2017.

Anuncio a presença do Sr. Lisandro Frigério, da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, contumaz, consistente, participante das nossas audiências públicas, representante do digníssimo e brilhante Secretário Fernando Chucre.

Gostou, Líder de Governo?

O SR. FABIO RIVA – V.Exa. é mestre nesta Casa, por isso tem toda competência de presidir esta grande Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Aqui não tem mestre de nada. Todos os Vereadores são iguais.

Passemos ao item seguinte.

- “PL 50/2018, do Vereador Gilberto Natalini. Dispõe sobre a criação do Parque Municipal da Penha e dá outras providências.”

Matéria PL 643/2017. Documento digitalizado e autenticado por CARMEN CRISTINA MALAVAZZI. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Hamer/AbrirDocumento?pld=185611>.

REUNIÃO: 17492 DATA: 17/04/2019 FL: 43 DE 8

Nome - RF 100.466

- "PL 239/2018, do Vereador Rinaldi Digilio, do PRB. Altera a redação da Lei 16.402 de 2012 de

Materia PL 643/2017. Documento digitalizado e autenticado por CARMEN CRISTINA MALAVAZZ. Sua validade pode ser conferida em

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 44
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-643/2017
 Elaine Gavioli
 Nome – RF 100.465

REUNIÃO: **17492** DATA: **17/04/2019** FL: **44** DE 8

março de 2016, inserindo o inciso IV no art. 66.”

O comentário manifestado no presente projeto de lei visa dispensar as edificações ocupadas por locais de culto, antes da promulgação da Lei 16.050/2014, que é o Plano diretor Estratégico dos recuos laterais e do fundo. Relator Vereador Toninho Paiva.

Inscrito para se manifestar o Sr. Lisandro Frigério, representante da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. Há outros para você se manifestar, mas esse é o 239/2018. Tem a palavra.

O SR. LISANDRO FRIGÉRIO - Bom dia a todos. Eu já me manifestei sobre esse projeto de lei na primeira audiência pública e vou reforçar o que nós entendemos na Secretaria de Desenvolvimento Urbano.

Esse projeto de lei deveria ser tratado no assunto de regularização das edificações. Entendemos que já há projeto de lei sobre regularização de edificações, a anistia, seria adequado se esse tema estivesse em outro projeto específico sobre esse assunto.

É isso. Mantemos essa posição porque entendemos que não dá para tratar esse assunto isoladamente da regularização de todos os usos e tipos de edificações.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Normalmente, o que é recomendado, toda vez que se mexe no Plano Diretor Estratégico, que foi um projeto complexo do qual nós participamos da elaboração.

Seria importante que o autor, o Vereador Rinaldi Digilio pudesse ouvir essa manifestação para poder viabilizar o seu projeto de lei, procurando obviamente a Secretaria e buscando um entendimento e um novo encaminhamento, eventualmente.

Não havendo mais ninguém para se pronunciar, declaro realizada a audiência pública a PL 239/2018.

Passemos ao item seguinte.

- “PL 274/2018, do Vereador Zé Turin. Dispõe sobre a proibição de venda de sacolas plásticas para consumidores para o acondicionamento e transporte de mercadorias adquiridas em estabelecimentos comerciais no Município de São Paulo.”

Para se manifestar sobre essa matéria, devidamente inscrita, a Sra. Silvia Piedra-Ita Rolim, assessora técnica, Plastivida. Com a palavra.

A SRA. SILVIA PIEDRA-ITA ROLIM - Bom dia, obrigada. Em que pese a boa intenção do autor do projeto de lei, a preocupação, de fato, embora não esteja de acordo com o teor, com a forma, é bom sempre saber que o pessoal está cuidando, ou seja, tem essa preocupação ambiental e faz um projeto de lei assim.

A questão é que proibir propriamente dito, completamente proibir uma sacola plástica após a compra. Uma distribuição gratuita? Ok. As pessoas pegam de forma desmedida, descartam incorretamente, não dão valor e não sentem que estão perdendo nada se simplesmente ganham uma sacola para transportar as suas mercadorias.

Mas não tem o menor sentido proibir a comercialização de um produto que, de fato, é útil e que se descartado corretamente vai ser reciclado e reinserido na economia, ou seja, em consonância com a economia circular, que muitas vezes, eu diria que 80% das vezes, é reutilizado para embalar o próprio lixo urbano, o lixo residencial.

Tem uma série de usos e opções que se nos formos proibir tudo o que é negativo então vamos proibir pilhas e baterias, porque depois de descartadas elas têm um potencial de impacto ambiental muito grande. Não podemos fazer isso. A gente não pode pensar: “Então vamos banir...” Eu não estou dizendo que a gente não tenha de combater o consumo excessivo, que a gente não tenha de fazer políticas de descarte correto, de coleta seletiva, mas tudo tem de ser feito, mas a gente não pode simplesmente: “Então tá, vamos proibir copos e pratos descartáveis, canudinhos, sacolas plásticas.” Assim vamos proibindo, simplesmente, ao invés de regulamentar o uso e obrigar que todo e qualquer cidadão que use, não só esses materiais, qualquer outro material reciclável, no seu pós-consumo, tenha uma gestão e destinação adequada para reciclagem.

Essas empresas, esses produtos todos, acabam gerando economia, empregos, movimentando

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 45
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-643/2017
Elaine Gavioli
Nome – RF 100.465

REUNIÃO: 17492 DATA: 17/04/2019 FL: 45 DE 8

a economia e, muitas vezes, têm um aporte muito maior para o meio ambiente do que o impacto depois no seu destino final.

Então assim realmente o importante mesmo é trabalhar na destinação final e na reciclagem do material.

Desculpa o tempo.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Já que foi feita uma manifestação, parece que na outra audiência pública, apenas vou comentar.

Segundo o autor, abre aspas: “Os consumidores entendem que preservar a natureza é um dever de todos, mas pontuam que os grandes comércios ganham com isso duplamente, pois cobram pelas sacolas reutilizáveis e pelas bioplásticas reutilizáveis, e desta forma oneram mais uma vez o bolso do consumidor quando os mesmos ‘esquecem’ de levar a sacola reutilizável, pois é obrigado a comprar as sacolas bioplásticas reutilizáveis.”

Essa é a palavra do autor em outra audiência pública. Portanto...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Já falou os seus três minutos. Só registrei aqui para que você conheça. Aqui não é debate, você tinha...

A SRA. SILVIA PIEDRA-ITA ROLIM - Não, não. Desculpe, só então...

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Você quer um aparte?

A SRA. SILVIA PIEDRA-ITA ROLIM - Não, não.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – É que não é para fazer réplica, até porque o autor não está aí para debater. Só registrei...

A SRA. SILVIA PIEDRA-ITA ROLIM - Não é réplica, é ao contrário. É me desculpar pelo meu mau entendimento.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. SILVIA PIEDRA-ITA ROLIM - Era isso. Obrigada. Era pelo meu mau entendimento que o senhor justamente esclareceu. Quase que eu diria que eu retiro, não retiro, mas eu estou a favor, é claro. Só esclarecer o mal-entendido da minha parte e a concordância.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Está perfeito. Eu só li aqui o que consta do projeto de lei. Perfeito. Está feita a sua ressalva, retificadora, se é assim que podemos chamar dessa última manifestação.

Não havendo mais oradores para se manifestar, declaro encerrada a presente audiência pública do PL 274/ 2018.

Item 13 da pauta é o “PL 311/2018, do Vereador Aurélio Nomura. Dispõe sobre a redução progressiva da aquisição de material plástico, descartável, à base de polietileno ou de derivados de petróleo, destinados ao consumo de bebidas e alimentos e dá outras providências pela administração pública municipal direta e indireta”.

De acordo com a justificativa apresentada, o projeto tem como objetivo contribuir para a diminuição de resíduos que ameaçam o meio ambiente e, consequentemente, a qualidade de vida, cumprindo determinação constitucional, imposta pelo inciso Vereador do parágrafo 1º, do artigo 225, da Constituição Federal.

Tem a palavra a Sra. Silvia.

A SRA. SILVIA PIEDRA-ITA ROLIM – Vou ser mais breve agora. Na verdade a minha posição continua a mesma. Eu acho que, na verdade, não se trata especificamente de você dizer a mim que vai reduzir a quantidade de embalagens plásticas especificamente por que nessa redução você necessariamente vai substituir por outro tipo de embalagem. E, quando você substituir por outro tipo de embalagem, esse outro tipo de embalagem vai precisar da mesma gestão que a embalagem plástica precisaria, para ela não causar impactos ambientais. Então, vamos pensar que se existisse um material que pudesse substituir o plástico, você tem que fazer a gestão dele, seja biodegradável, seja reciclável. Não se trata de reduzir, ou de trocar, e, sim, trabalhar na gestão do pós-consumo.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Não havendo mais oradores a se manifestar, declaro encerrada a presente audiência pública do PL 311/2018, do Vereador Aurélio Nomura.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 17492 DATA: 17/04/2019 FL: 46 DE 8

FL. Nº 46
 Anexo – notas taquigráficas
 Proc. nº 01-643/2017
 Elaine Gavioli
 Nome – RF 100.465

Passemos ao item 14 da pauta. “PL 329/2018, Vereador Gilberto Natalini. Dispõe sobre a arborização urbana e estabelece as regras para o plantio, supressão e a poda de vegetação de porte arbóreo no Município de São Paulo e dá outras providências.”

Não há oradores a se manifestar, declaro encerrada a presente audiência pública do PL 329/2008, do Vereador Gilberto Natalini.

Passemos ao item 15 da pauta, “PL 381/2018, da Vereadora Rute Costa, do PSD. Dispõe sobre a instalação de placas de conscientização para destinação correta de lixo nos muros das escolas municipais”.

Não há oradores a se manifestar, declaro encerrada a presente audiência pública do PL 381/2018, da Vereadora Rute Costa.

Passemos ao item 16 da pauta, “PL 385/2018, do Vereador Gilson Barreto, do PSDB. Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de vasos sanitários infantis nos banheiros adultos de shopping centers e estabelecimentos similares e dá outras providências”.

Não há oradores a se manifestar, declaro encerrada a presente audiência pública do PL 385/2018, do Vereador Gilson Barreto.

Passemos ao item 17 da pauta, “PL 387/2018, do Vereador Camilo Cristóforo, do PSB. Dispõe sobre a obrigatoriedade da previsão de pontos de tomada de energia elétrica, nas vagas de veículos em garagens de edifícios (condomínios) residenciais e comerciais, destinadas ao abastecimento de veículos elétricos, com medição individual de consumo, no município de São Paulo, e dá outras providências”.

Para se manifestar, tem a palavra o Sr. Milton Menezes, assessor do Vereador Camilo Cristóforo.

O SR. MILTON MENEZES – Essa propositura do Vereador Camilo Cristóforo está gerando um pouco de dúvida no mercado imobiliário. Eles estão falando que vai ser uma fortuna para a instalação dessas tomadas. Só que esse projeto de lei não prevê, nem instalação de cabos, e nem especifica qual o tipo de tomada. Uma porque a gente nem sabe qual o tipo de tomada que serão usadas nos veículos e muito menos a cabulagem, que depende da distância até o centro de medição. A única coisa que esse projeto prevê é a instalação, ou de um eletroduto, daquele tipo corrugado, ou mangueira, ou uma eletrocalha aparente, ou embutida no piso os eletrodutos, até o centro de medição. Somente para prevenir uma futura quebra do próprio condômino para fazer a instalação, quando ele tiver um carro elétrico, para ele poder fazer o abastecimento. É somente isso. Obrigada.

Não havendo mais oradores a se manifestar, declaro encerrada a presente audiência pública do PL 387/2018, do Vereador Camilo Cristóforo, do PSB.

Passemos ao item 18 da pauta, “PL 460/2018 do Vereador Eliseu Gabriel do PSB. Altera a lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, para incluir a semana municipal de orientação à adoção consciente e ao não abandono de animais, a ser celebrado anualmente na terceira semana de outubro e dá outras providências”.

Não havendo oradores a se manifestar, declaro encerrada a presente audiência pública do PL 460/2018, do Vereador Eliseu Gabriel, do PSB.

Passemos ao item 19 da pauta, “PL 467/2013, do Vereador Goulart, do PSD e do Vereador Rodrigo Goulart, do PSD. Insere o inciso XI ao § 1º ao art. 108; dá nova redação ao art. 4º do título III do anexo XIX, livro XIX da parte II, e altera o mapa 04 e os quadros 04, 04A e 04C do anexo XIX e livro XIX da lei municipal nº 13.885 de 25 de agosto de 2004 e dá outras providências”.

Está inscrito para falar o Sr. Lisandro Frigério, da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.

O SR. LISANDRO FRIGÉRIO – Esse projeto de lei, na Secretaria de Desenvolvimento, nos entendemos que ele tem uma perda de objeto por conta de introduzir alterações a antiga lei de zoneamento, a lei de parcelamento uso e ocupação do solo, nº 13.885 de 2004. Trata-se inclusive de uma área de ocupação especial que naquela lei, na ocasião, em 2004, tinham apenas 10 áreas na Cidade. Áreas como o autódromo de Interlagos, campus da cidade

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 17492 DATA: 17/04/2019 FL: 47 DE 8

FL. Nº 47
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-643/2017
 Elaine Gavioli
 Nome – RF 100.465

universitária da USP, o Jockey Club, áreas realmente especiais que precisavam de parâmetros específicos e trata de introduzir uma área para o hospital da Mulher.

Nós entendemos que perdeu o objeto porque a nova lei de zoneamento, a Lei 16.402/2016, trouxe uma listagem própria, trouxe toda uma discussão sobre esse assunto, introduzindo várias outras áreas como zona de ocupação especial, eventualmente, se houver interesse em incluir essa área também, se ela não estiver já incluída, é possível se discutir. A gente pode discutir aqui na Câmara Municipal, mas entendemos que não cabe alterar isso na lei 13.885/2004.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Perfeitamente e é claro para que todos possam entender, todas as vezes que há uma manifestação do poder Executivo e essa questão da sanção dos projetos de leis é uma matéria que ontem surgiu na reunião do Colégio de Líderes. A questão de que o governo veta todos os projetos porque não tem o entendimento prévio. Às vezes a intenção do Vereador legislador é excelente, ótima, mas esbarra em várias outras questões, não só constitucionais, mas a questão de viabilidade legislativa. Ou é matéria superada, embora, no meu entendimento, havia, não quero citar nomes, pessoas que analisavam os projetos de lei de um modo tanto quanto exagerado. Porque essa é uma matéria é muito técnica, relacionada a lei de uso e ocupação do solo, ao Plano Diretor e são muito técnicas, mas há matérias que não são técnicas e a questão do veto poderia ser melhor tratada pelo poder Executivo. Não estou dizendo que é o caso, é de 2013, já passaram praticamente seis anos. Tivemos outros projetos de lei que acabam superando eventual pensamento do Vereador naquela época. Por isso a importância do poder Executivo vir na audiência pública e manifestar a sua posição.

O SR. FABIO RIVA – Em cima do que V.Exa. acabou de mencionar, quando a gente fala para apresentação de um projeto de lei, a intenção lógica do Vereador é que isso se torne lei na Cidade. Eu tenho sempre discutido e V.Exa., com muita sabedoria, tem externado e externou isso na reunião no Colégio de Líderes, que eu não participei, mas hoje o mecanismo digital nos permite estar fora da Casa, mas acompanhando o que aconteceu. Tive consulta médica e, enquanto eu estava esperando, assisti um pedaço da reunião até para que eu pudesse me inteirar um pouco daquilo que eventualmente a gente tinha ideia de que poderia acontecer. A construção de um projeto de lei, não basta única e exclusivamente do desejo e da vontade que Vereador expressa, através do PL, mas, sim, é uma construção que muitas vezes tanto com o Executivo não é de uma semana. Às vezes é uma construção que leva alguns meses, até para que você possa sensibilizar o Executivo da importância daquele projeto e o interesse público do projeto, porque a abrangência do PL é importante. Senão, acabo legislando para um grupo pequeno, de uma ou duas pessoas, e esqueço que tenho que legislar para toda a coletividade.

Então, tenho acompanhado essa fala de V.Exa. no sentido de que a gente precisa realmente... é uma construção, a sanção é uma construção que parte desse entendimento tanto do Executivo, como aqui do Legislativo. Então, tenho conversado com alguns Vereadores que essa construção passa por isso. E alguns projetos como este, e tenho até conversado com alguns Vereadores acerca da própria retirada do projeto, porque, muitas vezes, foi absorvido numa legislação posterior e ele continua caminhando dentro da casa. Precisariam ter um pouquinho dessa sensibilidade dos nobres Pares de que, quando perde o objeto, automaticamente a gente não estar com esse projeto tramitando nas comissões e audiências porque ele nasce, de uma forma ou de outra, até morto porque já foi objeto, implementado numa outra legislação que o Vereador inclusive pode ter dado a sua sugestão e o Executivo ter incorporado outro projeto.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Muito bem, é isso mesmo. A questão de sanção de projetos de lei nessa Casa requer muitas negociações. Outro dia me manifestei da tribuna e tive que invocar o Montesquieu. Você que é advogado, é muito afeto, nem tudo aquilo que é justo, mas uma coisa deve ser lei, por ser justa. Às vezes, tem muitas coisas que são justas, mas elas esbarram nas questões das constitucionalidades, etc.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 48
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-643/2017
Elaine Gavioli
Nome – RF 100.465

REUNIÃO: 17492 DATA: 17/04/2019 FL: 48 DE 8

Não havendo mais Vereadores a falar da matéria, declaro, portanto, encerrada a audiência pública do PL 467/2013 do Vereador Goulart, do PSD, e do Vereador Rodrigo Goulart, também do PSD. Pai e filho. Excelentes pessoas, excelentes amigos.

Passemos ao item 20 da pauta, "PL 162/2015, do Vereador Salomão Pereira, do PSDB e do Vereador Aurélio Nomura, do PSDB. Revoga a lei nº 10.362/1987, que modificou parcialmente o plano de melhoramentos aprovado pela lei nº 6.321/1963 que aprovou o plano de melhoramentos nos 9º e 18º subdistritos, Vila Mariana e Ipiranga e dá outras providências".

Não há oradores a se manifestar, declaro encerrada a presente audiência pública do PL 162/2015, do Vereador Salomão Pereira, do PSDB e do Vereador Aurélio Nomura, do PSDB.

Passemos ao item 21 da pauta, "PL 643/2017, do Vereador Antonio Donato, do PT. Proíbe a circulação de veículos a diesel no município de São Paulo e dá outras providências".

Não há oradores a se manifestar, declaro encerrada a presente audiência pública do PL 643/2017, do Vereador Antonio Donato, do PT.

Passemos ao item 22 da pauta, "PL 171/2018, do Vereador Isac Felix, do PR, que altera os artigos 146, 147 e 148 da Lei 16.402, de 22 de março de 2016, e dá outras providências." Só para orientação do Sr. Lisandro, inscrito para discutir o presente projeto de lei para que tenha conhecimento do que foi discutido na audiência anterior, "o projeto tem o intuito de aperfeiçoar a redação dos artigos da lei 16.402, que dispõe que os estabelecimentos que comercializam bebidas alcoólicas e que funcionem com portas, janelas, quaisquer vãos abertos ou ainda que utilizem terraços, varandas, ou espaços assemelhados, bem como aqueles cujo funcionamento causem prejuízo ao sossego público, não poderão funcionar entre 1h e 5h." As alterações propostas dizem respeito basicamente à obrigatoriedade do uso de sonômetro para medição de ruído no imóvel do reclamante às penalidades aplicáveis. Com a palavra, o Sr. Lisandro.

O SR. LISANDRO – Esse PL trata, claro, da Lei de Zoneamento atual, a alteração da Lei 16.402, então, nesse ponto de vista é correta a formulação. Queria só alertar, enfim, que ele trata do capítulo 3, da Lei, que é o capítulo de fiscalização. Na seção 2, diz respeito aos parâmetros de incomodidade, que são os parâmetros de ruído, odores, enfim, etc. ele introduz pequenas alterações em três artigos: 146, 147, 148, como o Vereador Dalton Silvano destacou, realmente, no artigo 147, a principal alteração é a introdução do § 1º em que essa medição de ruídos deve ser feita com esse equipamento, o sonômetro.

Tem uma pequena alteração no caput do artigo que tira o termo, enfim, fala de portas, janelas, terraços e varandas abertas. Tira o termo quaisquer vãos, pelo que entendi. Enfim, o horário de funcionamento desses estabelecimentos, bares que comercializam bebida alcoólica, pelo que entendi, fica inalterado de 1h a 5h, mas, enfim... O artigo 148 trata sobre multas.

Queria destacar duas coisas. É que esse capítulo, na elaboração da lei, a gente contou com uma colaboração fundamental da Secretaria de Coordenação das Subprefeituras que é quem realiza o principal da fiscalização em São Paulo. Também gostaria de lembrar que a SMDU também tratado junto com o Prefeito uma intenção de fazer um decreto, ou melhor, algumas alterações da lei de zoneamento sejam feitas por decreto, se possível, porque tratam de ajustes que não alteram a lei. Nesse caso aqui, em princípio, a gente está de acordo que talvez não seja necessário realmente um projeto de lei por que trata de alterações no texto da lei e não, simplesmente, de ajustes que poderiam ser feitos por decreto.

Então, eu acho que a gente tem essas duas recomendações: que seja ouvido, ou seja tratado o assunto com a Secretaria de Subprefeitura, se é que já não foi feito isso e, eventualmente, avaliar se realmente há necessidade de uma lei. Em princípio parece que sim porque altera a lei e, eventualmente, que a gente possa discutir isso nesse grupo, eventualmente com a nossa participação e aqueles responsáveis pela fiscalização, que é fundamental.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Perfeitamente.

Não havendo mais oradores inscritos a se manifestar declaro encerrada a presente audiência pública ao PL 171/2018, do Vereador Isac Felix, do PR.

Passemos ao item 23 da pauta, último item, PL 529/2018, do Vereador Claudio Fonseca

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: **17492** DATA: **17/04/2019** FL: **49** DE 8

FL. Nº 49
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-643/2017
Elaine Gavioli
Nome – RF 100.465

Cidadania, que autoriza a criação do marco comemorativo da música sertaneja de raiz e dá outras providências.

Não a oradores a se manifestar, portanto declaro encerrada a presente audiência pública ao PL 529/2018, do Vereador Claudio Fonseca.

Não havendo mais itens na pauta declaro encerrada a presente audiência pública. Estão encerrados os nossos trabalhos e desejo a todos uma boa tarde.