

01-0136/2002

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO

ASSESSORIA TECNICA DA MESA - A.T.M.

SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI

: 01-0136/2002 DE 2002

MATERIA LEGISLATIVA: PL

01-0136/2002 DE 13/03/02

PROMOVENTE: VEREADOR

JOSE EDUARDO CARDOZO

E M E N T A:

"REVOGA A LEI N. 12.140 DE 5 DE JULHO DE 1996 E INSTITUI A ADOÇÃO DE TECNOLOGIAS DE BAIXO IMPACTO POLUIDOR EM VEÍCULOS INTEGRANTES DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS."

O B S E R V A C O E S:

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
4/11/2010 10:59:01

00000018185-46



ARQUIVADO EM 10/01/02

VIVIANE FERREIRA PO
Supervisora

SGP-33



Câmara Municipal de São Paulo

Adelina Cione - 1^ª Vice Parlamentar

TUDO HOJE	
AS COMISSÕES DE: 13 MAR 2002	
Constituição e Justiça	
Política Urbana, Meio Amb.	
Administração Pública	
Tamara Tullio - At. Leg.	
Finanças e Planejamento	
PRESIDENTE	

01 - PL
01-0136/2002

PROJETO DE LEI

Revoga a Lei n.º 12.140 de 5 de julho de 1996 e institui a adoção de tecnologias de baixo impacto poluidor em veículos integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Passageiros.

Artigo 1º. As empresas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros, integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, a partir da publicação desta lei, deverão incorporar tecnologias de motorização de baixo impacto poluidor em suas frotas de veículos, conforme previsto no art. 11 da Lei Federal 8.723, de 23 de outubro de 1993.

Parágrafo único. Serão considerados veículos de transporte coletivo de passageiros, todos aqueles regularizados pelos órgãos competentes da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, conforme as seguintes categorias:

- I) Van: veículo com capacidade de até 15 passageiros sentados;
- II) Microônibus: veículo com capacidade de até 20 passageiros sentados;
- III) Ônibus Leve "Urbaninho" : veículo com capacidade de até 30 passageiros sentados;
- IV) Ônibus: veículo com capacidade acima de 30 passageiros sentados;

Artigo 2º. Atenderão as exigências desta lei os veículos referidos no artigo antecedente que mediante comprovação do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Renováveis - IBAMA, apresentarem níveis certificados de emissão de poluentes inferiores aos respectivos limites fixados da Fase IV do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, respeitando o disposto no anexo I desta lei e que, adicionalmente, atenderem aos limites de emissão de ruído em aceleração incorporando redução de 2 dB(A), relativamente aos limites máximos de emissão de ruído estabelecidos pelo CONAMA.

Artigo 3º. A Prefeitura Municipal de São Paulo - PMSP, através da Secretaria Municipal dos Transportes - SMT, deverá propor incentivos especiais para a adoção de veículos com emissão nula de poluentes atmosféricos, bem como garantir, em circulação, uma

Seção de Publicação e Edição de Anais, 1 ^ª - 10
13 MAR 2002

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEGUE(M) junta(s) nesta data documento(s) rubricado(s)

sob nº 227 e folha de informação sob nº

08 26103102a Ed

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 02 do proc.
Nº 136 de 02

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar

frota mínima destes veículos com número igual ou superior à frota de trólebus em operação no Município em 1º de janeiro de 2002.

Artigo 4º. As empresas referidas no "caput" do art. 1º deverão comprovar até o dia 31 de dezembro de cada ano à SMT e à Secretaria Municipal do Meio Ambiente - SMMA, a composição mínima do total de veículos com baixo, muito baixo e ultra-baixo potencial poluidor de suas respectivas frotas, em conformidade com os percentuais apresentados no Anexo - II da presente lei.

Parágrafo único. Em caso de dificuldade de fornecimento de veículos/motores pela indústria, poderão ocorrer compensações durante os anos subseqüentes entre as empresas operadoras, desde que não sejam alteradas as metas globais estabelecidas no Anexo - II.

Artigo 5º. A SMMA e a SMT deverão normatizar, regulamentar e implantar um sistema de rotulagem ambiental visando permitir a fácil identificação visual externa dos veículos de transporte coletivo de passageiros em circulação que adotem tecnologias de baixo impacto poluidor, no prazo máximo de 18 (dezoito) meses após a publicação desta lei.

Artigo 6º. Toda frota de veículos integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Passageiros deverá ser inspecionada quanto às emissões de poluentes no âmbito do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, conforme previsto pelo CONAMA e na falta desse, por programas de autofiscalização baseados em procedimentos similares, a serem realizados pelas próprias empresas de transporte coletivo de passageiros e supervisionados pela SMMA e SMT.

Parágrafo único. Na ausência de critérios, parâmetros e limites de emissão específicos para as tecnologias alternativas adotadas, a SMMA deverá desenvolver e encaminhar as respectivas propostas ao CONAMA.

Artigo 7º. O descumprimento das metas anuais estabelecidas nessa lei implicará em multas mensais de 2500 (duas mil e quinhentas) UFIR's, multiplicadas pelo número de veículos em desacordo com as exigências da presente no mês de exercício, a serem aplicadas às empresas prestadoras de serviços integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Passageiros, até que as respectivas frotas estejam em conformidade com as exigências da presente lei.

Parágrafo único. As penalidades estabelecidas no "caput" deste artigo não anulam ou atenuam cláusulas de rescisão do contrato ou dos atos administrativos que autorizem a prestação dos serviços, a critério do Poder Público, bem como de outras consequências impostas por lei.



Câmara Municipal de São Paulo

Artigo 8º. A SMMA e a SMT farão avaliações das metas ambientais almejadas, podendo estender, mediante lei específica, as obrigações contidas na presente a outras categorias de veículos utilizados na prestação de serviços ao Poder Público Municipal.

Artigo 9º. O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no prazo de sessenta dias a contar da data de sua publicação.

Artigo 10. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário, especialmente a Lei Municipal 12.140/96.

Sala das Sessões, em

2002

JOSÉ EDUARDO CARDOZO

Vereador



Câmara Municipal de São Paulo

ANEXO-I

CATEGORIAS DE VEÍCULOS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DE BAIXO IMPACTO POLUIDOR E RESPECTIVOS LIMITES DE EMISSÃO DE POLUENTES ATMOSFÉRICOS*

* Poluentes atmosféricos (monóxido de carbono -CO, hidrocarbonetos - HC, óxidos de nitrogênio - NO_x, material particulado - MP e opacidade) definidos conforme resoluções do CONAMA

Categoria	Descrição	CO (g/kwh)	⁽²⁾ HC (g/kwh)	NO _x (g/kwh)	MP (g/kwh)	Opacidade ⁽³⁾ (m ⁻¹)	
						Aspirado	Turbinado
Emissão Baixa	Limites de emissão de todos os poluentes de 70% dos limites do PROCONVE – Fase IV	Acima de 2,0 até 2,8	Acima de 0,55 até 0,77	Acima de 3,5 até 4,9	Acima de 0,03 ou 0,05 ⁽¹⁾ até 0,105 ou 0,175 ⁽¹⁾	Acima de 0,17 até 0,60	Acima de 0,24 até 0,80
Emissão Muito Baixa	Limites de emissão para poluentes gasosos de 50% dos limites do PROCONVE – Fase IV e de 20% para MP e opacidade	Acima de 0,4 até 2,0	Acima de 0,11 até 0,55	Acima de 0,7 até 3,5	Acima de 0,015 ou 0,025 ⁽¹⁾ até 0,03 ou 0,05 ⁽¹⁾	Acima de 0,1 até 0,17	Acima de 0,1 até 0,24
Emissão Ultra-baixa	Limites de emissão de 10% dos limites do PROCONVE - Fase IV para todos os poluentes	Até 0,4	Até 0,11	Até 0,7	Até 0,015 ou 0,025 ⁽¹⁾	Até 0,1	Até 0,1

(1) Para veículos equipados com motor a diesel de cilindrada até 0,7 dm³ / cilindro e rotação máxima acima de 3000 RPM

(2) Para veículos equipados com motor a gás, o limite de emissão refere-se a NMHC (HC exceto metano)

(3) Aplicável somente a veículos equipados com motor a diesel

Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar
RF: 100.406

Folha nº 24 do proc.
Nº 136 de 02



São Paulo

Câmara Municipal de São

Folha nº 05 do proc.
Nº 136 de 2002

Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar
100.406

ANEXO-II

**PERCENTUAL MÍNIMO DE COMPOSIÇÃO DA FROTA COM BAIXO IMPACTO
POLUIDOR**

Vigência	Baixa (%)	Muito Baixa (%)	Ultra-baixa (%)
Até 31.12.2003	5	5	3
Até 31.12.2004	10	10	3
Até 31.12.2005	15	15	4
Até 31.12.2006	20	20	5
Até 31.12.2007	25	35	7
Até 31.12.2008	25	40	8
Até 31.12.2009	25	45	10
Até 31.12.2010	25	60	15



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº <u>06</u> do proc. Nº <u>136</u> de <u>22</u>
--

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar

JUSTIFICATIVA

O projeto em questão dispõe sobre a implementação de Programa para adoção de tecnologias de baixo impacto poluidor em veículos integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Passageiros. Tem como objetivo a implementação de ações mais rigorosas para mitigação das emissões de veículos automotores, que contribuem significativamente para o agravamento da poluição atmosférica da Região Metropolitana de São Paulo. O projeto também converge interesses nacionais e internacionais na medida em que implica a redução dos gases de efeito estufa.

Levando-se em conta o considerável crescimento da frota de veículos automotores da cidade de São Paulo nos últimos anos e o impacto na emissão de poluentes, é imprescindível a implementação de medidas eficazes que combatam a degradação do ar atmosférico.

Como é sabido, as autoridades ambientais de trânsito e transportes em vários países adotam ações enérgicas para restrição e minimização das emissões de poluentes e de ruídos oriundos do tráfego motorizado em áreas urbanas saturadas. Uma cidade como São Paulo não pode desprezar medidas que sustentem o seu crescimento racional e que prezem pela preservação ambiental.

Considerando a Lei Municipal 13.241 de 12 de dezembro de 2001 e o art. 11 da Lei 8.723 de 23 de outubro de 1993, o qual prevê o uso de combustível de baixo potencial poluidor, e a utilização das novas tecnologias de motorização e combustíveis alternativos disponíveis no mercado brasileiro, de eficácia e viabilidade econômica comprovadas, a intenção do legislador é a de, efetivamente, possibilitar o atendimento das necessidades de controle da poluição e redução do efeito estufa.

Desta forma, e com vistas a minimização o impacto direto sobre a população exposta, há também a intenção de criar uma cultura de humanização do transporte público por meio da introdução de uma frota controlada e limpa, e ainda, facilmente identificável por meio de sistema de rotulagem ambiental adequado.

O projeto não encontra óbice à sua tramitação, por estar de acordo com a Constituição Federal e com a Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Após essa breve exposição de motivos com o destaque de alguns aspectos relevantes desta propositura, acreditamos ter demonstrado a necessidade social e jurídica do presente projeto, confiando em sua aprovação pelos nossos nobres pares, a partir de minuciosa apreciação, eivada de bom senso e elevado espírito público.

LEI

Folha nº 02 do proc.
Nº 136 de 02

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.400

12. 140

061- 05. 07. 96

LEI Nº 12.140, DE 5 DE JULHO DE 1996
(Projeto de Lei nº 1210/95, do Vereador Dalmo Pessoa)

Acrescenta artigo e altera a redação, introduzindo parágrafos, do art. 1º da Lei nº 10.950, de 24 de janeiro de 1991.

PAULO MALUF, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 25 de junho de 1996, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - O art. 1º da Lei nº 10.950, de 24 de janeiro de 1991 passa a vigorar com a seguinte redação:

"As empresas prestadoras de serviço de transporte coletivo integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo deverão substituir seus veículos movidos a diesel ou converter seus motores por outros movidos a gás natural."

§ 1º - Nos dois primeiros anos de vigência desta lei a conversão ou substituição dos veículos de que trata o "caput" deste artigo deverá efetuar-se à proporção de 5% a.a. (cinco por cento ao ano) da frota diesel existente no período anterior, elevando-se para 10% a.a. (dez por cento ao ano) a partir do terceiro ano da vigência desta lei.

§ 2º - Caberá ao Executivo, observados os prazos fixados pela presente lei, a avaliação técnica da implantação do combustível natural de que trata esta lei podendo, justificadamente, reduzir ou aumentar em até 50% (cinquenta por cento) a quantidade de veículos a serem convertidos ou substituídos fixada no parágrafo anterior.

Art. 2º - O descumprimento ao disposto nesta lei ensejará multa trimestral de 2.500 (duas mil e quinhentas) UFIRs por veículo não convertido, aplicada à empresa prestadora do serviço de transporte coletivo.

Art. 3º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data de sua publicação.

Art. 4º - As despesas decorrentes da aplicação desta lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 5 de julho de 1996, 443ª da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

MÔNICA HERMAN SALEM CAGGIANO, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOSÉ ANTONIO DE FREITAS, Secretário das Finanças

CARLOS DE SOUZA TOLEDO, Secretário Municipal de Transportes

ROBERTO PAULO RICHTER, Respondendo pelo Expediente da Secretaria Municipal do Planejamento

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 5 de julho de 1996.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Recebido no D.E.M.

de 06 de 07 1996

Assinatura 4 coluna 1, 2

conferido

Am



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha n.º 08

do processo n.º 01-136 de 20 02 26, 03, 02

(a) Adelina

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

Ao Senhor Assessor Chefe,

Sobre o assunto, consta;

Em 26-03-02

PL. 363/01, 378/01, Andamento

PL. 328/01, 282/95, 383/95, 873/97 Arquivo.

INÁCIO VEIGA
Oficial Legislativo
RF. 11.132

A Com. de Const. e Justiça

27 / 3 / 02

BRENO GANDELMAN
Assessor Tec. Leg. Chefe
A. T. M.

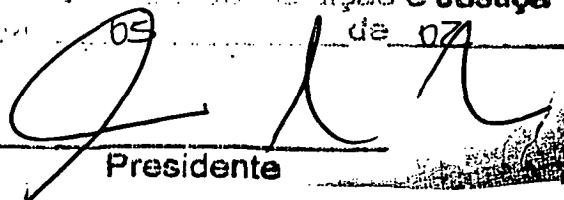
Recebido na Comissão de
Constituição e Justiça
Em 28.3.02 às 14:15 h

FÁBIO DE CASTRO PAIVA
Secretário

Ao Nobre Vereador
para relatar

W. Wos

Sala da Comissão de Constituição e Justiça
Em 10 de 07


Presidente

ADIVULGADO
OBSERVAÇÃO
SECRETARIA

SE GUE....., juntadoS....., nesta data, documentoS..... e papel para Informação, rubricadoS.....
sob folhaS..... nº 5 09010

Em 05 / 02 / 03

(a)

FÁBIO DE CASTRO PAIVA
Secretário



PARECER Nº /2002 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO-E
JUSTIÇA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0136/2002.

16 - PAR
16-0009/2003

Trata-se de Projeto de Lei, de iniciativa do nobre Vereador José Eduardo Cardozo, que tem por objetivo instituir a adoção de tecnologias de baixo impacto poluidor em veículos integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Passageiros, além de revogar a Lei 12.140/96.

De acordo com o Anexo II da propositura as empresas prestadoras de serviço de transporte coletivo devem, nas datas fixadas, adequar suas frotas e percentuais, com variação de 5% a 60% de seus veículos, a limites de impacto poluidor definidos no Anexo I do projeto como, baixo, muito baixo e ultra baixo. As referidas empresas deverão comprovar à Secretaria Municipal de Transporte e à Secretaria Municipal do Meio Ambiente, até o dia 31 de dezembro de cada ano, as exigências dispostas no projeto de lei.

Por fim, determina a obrigação de implementação de incentivos especiais, propostos pela Secretaria Municipal de Transportes, para a adoção de veículos com emissão nula de poluentes e a regulamentação e implantação de sistema de rotulagem ambiental visando permitir a fácil identificação dos veículos que adotem as referidas tecnologias.

Diante das razões apresentadas, a propositura reúne condições de prosperar, como passa a expor:

De acordo com os princípios constitucionais a iniciativa de lei é facultada a alguém ou a algum órgão para apresentação de lei ao Legislativo, podendo ser parlamentar, sendo do próprio Legislativo, ou extra-parlamentar, como prerrogativa do Executivo, e concorrente ou exclusiva. A iniciativa concorrente é aquela pertencente a vários legitimados de uma só vez, enquanto que a exclusiva é a reservada a determinado cargo ou órgão.

Não é apenas no âmbito federal que é fixada a competência de iniciativa de projetos, uma vez que o seu modelo deve ser reproduzido integralmente pelos demais entes que compõe a Federação. Como assevera José Celso de Mello Filho, citado pelo jurista Ives Gandra Martins, em seus comentários à Constituição do

17 - RELCOM
17-1009/2003



Brasil, “a norma do poder de iniciativa de leis é extensível, em caráter obrigatório e dentro dos mesmos limites, aos Estados-membros e aos Municípios. O modelo federal é de observância obrigatória”. Ou seja, as unidades federadas não poderão ampliar nem restringir a relação das competências literalmente expressas na Constituição. Tal observação, apesar de feita sobre o texto da pretérita Constituição, reveste-se de atualidade, conforma demonstra recentes julgados do Supremo Tribunal Federal:

Processo Legislativo: consolidação da jurisprudência do STF no sentido de que – não obstante a ausência de regra explícita na Constituição de 1988 – impõem-se a observância no processo legislativo dos Estados-membros as linhas básicas do correspondente modelo federal, particularmente as de reserva de iniciativa. (Min. Sepúlveda Pertence, Adin 872/RS, 03/06/1993).

A jurisprudência do Supremo Tribunal Federal é no sentido da observância compulsória pelos Estados-membros das regras básicas do processo legislativo federal, como, por exemplo, daqueles que dizem respeito a iniciativa reservada (Min. Carlos Velloso, Adin 1060/RS, 01/08/1994).

Sendo assim, e de acordo com os princípios da divisão e equilíbrio entre os Poderes, depreende-se, a partir do art. 61 da Constituição Federal, que não haja iniciativa privativa para as leis que disponham sobre serviços públicos. Por fim, cabe ao Legislativo Municipal a iniciativa de leis que disponham sobre serviços públicos, enquanto que a execução e a prestação dos referidos serviços inserem-se no âmbito das competências do Executivo Municipal.

Desta forma, observamos que as condições e requisitos legais foram integralmente preenchidos pela propositura, apresentada pelo Nôbre Vereador.

Assim sendo, somos

PELA CONSTITUCIONALIDADE E LEGALIDADE.

Sala da Comissão de Constituição e Justiça, 05.02.03

[Handwritten signatures and initials]
10

Publicado no DIÁRIO OFICIAL	
de	12 / 02 / 03
pagina	64 coluna 1
conferido:	<i>[assinatura]</i>

FÁBIO DE CASTRO PAIVA
Secretário

À Douta Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente
Em, 13/02/03

[assinatura]
FÁBIO DE CASTRO PAIVA
Secretário

Recebido na Comissão de
Política Urb. Metrop. e Meio
Ambiente
Em, 13/02/03, às 18:00 h.

MÔNICA R. A. PAIVA
Assistente Téc. Dir. IV

AO NOBRE VEREADOR Ricardo Montoro
PARA RELATAR

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente.

25 02 03
[assinatura]
PRESIDENTE

CÂMARA DE	ARQUIVO
SEGUE. Juntada N	no sub
data e. 11/12/02	14/06/03

MÔNICA R. A. PAIVA
Assistente Téc. Dir. IV



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Senhor Presidente

Solicito a V. Ex^a. que encaminhe pedido de informações à Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental - CETESB, a respeito do Projeto de Lei n.º 136/02, de autoria do nobre Vereador José Eduardo Cardozo, que revoga a Lei n.º 12.140, de 5 de julho de 1996, e institui a adoção de tecnologias de baixo impacto poluidor em veículos integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Passageiro, para que esse órgão manifeste-se a respeito do projeto em tela, em especial quanto a classificação dos veículos em função dos limites de emissão de poluentes atmosféricos, e a inspeção da frota de veículos.

Esclareço que tais informações são necessárias ao seguro pronunciamento desta Comissão no supracitado projeto de lei e saliento a importância de se enviar, junto ao ofício de praxe, cópia do projeto de lei e da folha deste pedido.



Vereador Toninho Paiva

Presidente da Comissão de Política Urbana Metropolitana e de Meio Ambiente

Autorizo o encaminhamento, nos termos do artigo 46 do inciso VIII do Regimento Interno



Vereador Anselino Tatto
Presidente da Câmara Municipal de São Paulo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Senhor Presidente

Solicito a V. Ex^a. que encaminhe pedido de informações ao Executivo a respeito do Projeto de Lei n.º 136/02, de autoria do nobre Vereador José Eduardo Cardozo, que revoga a Lei n.º 12.140, de 5 de julho de 1996, e institui a adoção de tecnologias de baixo impacto poluidor em veículos integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Passageiro, para que este manifeste-se a respeito do projeto em tela, através de seus órgãos competentes, em especial SVMA e SPTRANS.

Solicito esclarecimento inclusive sobre vigência da Lei n.º 12.140/96, tendo em vista a revogação expressa da Lei n.º 10.950/91.

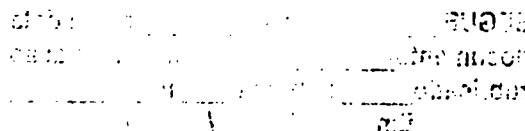
Esclareço que tais informações são necessárias ao seguro pronunciamento desta Comissão no supracitado projeto de lei e saliento a importância de se enviar, junto ao ofício de praxe, cópia do projeto de lei e da folha deste pedido.


Vereador Toninho Paiva

Presidente da Comissão de Política Urbana Metropolitana e de Meio Ambiente

Autorizo o encaminhamento, nos termos do artigo 46 do inciso VIII do Regimento Interno


Vereador Arselino Tatto
Presidente da Câmara Municipal de São Paulo



A LEG. 3

Em. 17/06/03


MÔNICA R. A. PAIVA
Assistente Téc. Dir. IV

RECEBIDO EM LEG3

EM 17/06/03

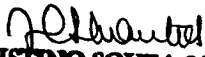
ÀS 17:00 h.


CREUSA LEONILDA ZACARIAS ALVES
Encarregada do Setor

Sr. Orlando,

Oficiar ao Executivo e à CETESB solicitando informações para a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

18/06/03


JOSÉ CRISTINO SOUZA SANTOS
Chefe de Seção Técnica IV Substituto

Sr. Chefe,

Oficiado, conforme solicitação de V. S^a.

18/06/03


ORLANDO KOCIMENDES
Assistente de Chefe Técnica

SEGUE 2, juntado 1 nesta data
documento 1 e papel de informação
rubricado 1 sob folha 1 nº 13/27
Em 18/06/03


ROSMARI CURLY ALVES DOS SANTOS
Assistente de Chefe Técnica



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº.....13.....do proc.
nº 01-136 de 02
ROSARI CURTALVES DOS SANTOS
Assistente de Chefe Técnica

São Paulo, 18 de junho de 2003.

18 - OF-LEG3
OFÍCIO N.0364/2003

Senhora Prefeita,

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente e nos termos do art. 68 do Regimento Interno, encaminho cópia do Projeto de Lei nº 136/02, de autoria do Vereador José Eduardo Cardozo - que revoga a Lei nº 12.140, de 5 de julho de 1996 e institui a adoção de tecnologias de baixo impacto poluidor em veículos integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Passageiros, solicitando a Vossa Excelência que, através dos órgãos competentes, em especial SVMA e SPTrans, se manifeste a respeito do projeto em tela, bem como nos esclareça sobre a vigência da Lei nº 12.140/96, para que a referida Comissão possa emitir parecer a respeito.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.


ARSELINO TATTO
Presidente

Anexo: cópia xerográfica do PL nº 136/02 e anexos de fls. 01 a 05 e do despacho da comissão solicitante de fls. 12.

A Sua Excelência a Senhora
Doutora Marta Suplicy
Digníssima Prefeita do Município de São Paulo.


JCSS/okm



Folha nº 14do proc.
nº 01-136de 02
ROSMARI CURY ALVES DOS SANTOS
Assistente de Câmara Técnica

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

São Paulo, 18 de junho de 2003.

Recebi ofício Leg. 3 nº 364, de 18/06/2003, solicitando ao Executivo informações referentes ao Projeto de Lei nº 136/02, de autoria do Ver. José Eduardo Cardozo.

RECEBIDO
SGM/ATL

24 JUN/2003

MARLENE GIMENES GIRALDES
ATL-SGM

Anexo: cópia xerográfica do PL nº 136/02 e anexos de fls. 01/05 e do despacho da comissão solicitante de fls. 12.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº.....15.....do proc.
nº 01-136.de 02
ROSMARI CURY ALVES DOS SANTOS
ASSESSORA DE CÂMARA

São Paulo, 18 de junho de 2003.

18 - OF-LEG3
OFÍCIO N. 0363/2003

Senhor Presidente,

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente e nos termos do art. 46, inciso XV do Regimento Interno, encaminho cópia do Projeto de Lei nº 136/02, de autoria do Vereador José Eduardo Cardozo - que revoga a Lei nº 12.140, de 5 de julho de 1996 e institui a adoção de tecnologias de baixo impacto poluidor em veículos integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Passageiros, solicitando manifestação de Vossa Senhoria a respeito do projeto em tela, em especial quanto à classificação dos veículos em função dos limites de emissão de poluentes atmosféricos e a inspeção da frota, para que a referida Comissão possa emitir parecer a respeito.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Senhoria os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.

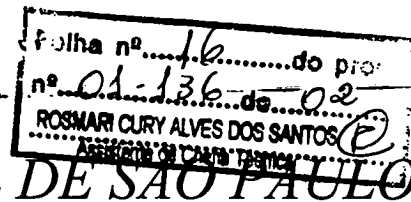

ARSELINO TATTO
Presidente

Anexo: cópia xerográfica do PL nº 136/02 e anexos de fls. 01 a 05, da Lei Municipal nº 12.140/96 de fls. 07 e do despacho da comissão solicitante de fls. 11.

A Sua Senhoria o Senhor
Doutor Rubens Lara

M.D. Presidente da CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental.


JCSS/okm



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

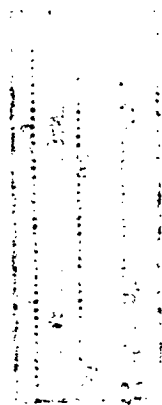
São Paulo, 18 de junho de 2002

Recebi ofício Leg. 3 nº 363, de 18/06/2002, solicitando ao Senhor Presidente da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental - CETESB informações referentes ao Projeto de Lei nº 136/02, de autoria do Ver. José Eduardo Cardozo.

Anexo: cópia xerográfica do PL nº 136/02 e anexos de fls. 01/05, da Lei Municipal nº 12.140/96 de fls. 07 e do despacho da comissão solicitante de fls. 11.

13:22 25/06/2003 101439 RECEBIMENTO DA CETESB-SUBPARE

12-55 52-52-5592 697-53 64210-00000000 69 00120-00000000





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha n°

do processo n°

01-136

de 20

02

10/07/03

(a)

ROSAMARI CURY ALVES DOS SANTOS
Assistente de Chefe Técnica

À Douta Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente

Em. 03/07/2003

Albuquerque
JOSÉ CRISTINO SOUZA SANTOS
Chefe de Seção Técnica IV Substituto

Recebido na Comissão de
Política Urb. Metropol. e Meio
Ambiente

Em. 01/08/03 as 16:04

PAIVA
MÔNICA R. A. PAIVA
Assistente Téc. Dir. IV

SECRETARIA DE ESTADO DE JUSTIÇA
DEPARTAMENTO DE REGISTRO E TÍTULOS

SECRETARIA DE ESTADO DE JUSTIÇA
DEPARTAMENTO DE REGISTRO E TÍTULOS
CARTÓRIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS
CARTÓRIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS

PROCURADOR GERAL DE JUSTIÇA

SE GUE juntado nesta data, documento e papel para Informação, rubricado
sob folha nº 1822

Em

(a)
MÔNICA R. A. PAIVA
Assistente Téc. Dir. IV



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 18 do proc.
nº 136 de 02
Mônica R. A. Paiva
Assist. Téc. de Dir. IV

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

SEM REVISÃO
TAQUIGRAFIA

PRESIDENTE: TONINHO PAIVA

PL 136/02

AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA NA CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO EM 28 DE MAIO DE 2003.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 19 do proc
nº 136 de 02
Mônica R. A. Paiva
Assist. Téc. de Dir. IV

Rod.:Y01 Folha:1

Taq.: Carla

Evento: Audiência Pública - Pol.urb

Orador:

Data: 28-05

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. NABIL BONDUKI (PT) - - Bom dia a todos. Vamos abrir a audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Teríamos na pauta desta audiência pública 4 PLs, mas o PL 250/02, do nobre Vereador Gilberto Natalini, por solicitação do próprio autor, foi retirado dessa audiência. De modo que teremos 3 projetos: PL 136/02, do nobre Vereador José Eduardo Cardozo, primeira audiência pública; PL 467/02, do nobre Vereador João Antônio, primeira audiência pública e o PL 725, da nobre Vereadora Aldaíza Sposati, segunda audiência pública.

Vamos debater o PL 136, do nobre Vereador José Eduardo Cardozo, que revoga a lei 12.140, de 5 de julho de 1996, e institui a noção de tecnologia de baixo impacto poluidor em veículos integrantes do sistema municipal de transporte coletivo de passageiros.

Pediria para Ideli fazer a apresentação do projeto.

A SRA. IDELI - Bom dia. O projeto 136/02 revoga a lei 12.140, de 5 de julho de 1996, e institui a adoção de tecnologias de baixo impacto poluidor em veículos integrantes do sistema municipal de transporte coletivo de passageiros.

O projeto determina que as empresas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros integrantes do sistema deverão incorporar tecnologias de motorização de baixo impacto poluidor em suas frotas de veículos a partir da publicação dessa lei, conforme previsto no artigo 11 da Lei Federal 8723/93.

Considera que os veículos de transporte coletivo de passageiros são aqueles regularizados pelo órgão competente da



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 20 de 02
nº 126 de 02

Mônica R. A. Paiva
Assist. Téc. de Dir. IV

Rod.:Y01 Folha:2

Taq.: Carla

Evento: Audiência Pública - Pol.urb

Orador:

Data: 28-05

Sem Revisão da Taquigrafia

Secretaria Municipal de Transporte. Dispõe que as exigências estarão atendidas mediante a comprovação do Ibama de que esses veículos apresentam níveis certificados de emissão de poluentes inferiores aos respectivos limites fixados na fase IV do Procomv(?), respeitando o disposto no anexo desta Lei e ainda atendendo aos limites máximos de emissão de ruídos estabelecidos pelo Conama.

Estabelece que a Prefeitura deverá propor incentivos especiais para adoção de veículos com emissão nula de poluentes atmosféricos, bem como garantir em circulação uma frota mínima desses veículos com número igual ou superior à frota de trólibus em operação do município em 1 de janeiro de 2002.

Determina que as empresas deverão comprovar anualmente à Secretaria Municipal de Transporte e à Secretaria do Verde e do Meio Ambiente a composição mínima do total de veículos com baixo, muito baixo e ultrabaixo potencial poluidor de suas respectivas frotas, em conformidade com os percentuais apresentados no anexo II da lei.

Caso haja dificuldade de fornecimento de veículos e motores, serão admitidas compensações.

Define que a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente e a Secretaria Municipal de Transportes deverão normatizar, regulamentar e implantar um sistema de rotulagem ambiental, visando permitir a fácil identificação visual externa dos veículos.

Determina que toda frota de veículos integrante do sistema deverá ser (...fora do microfone) quanto à emissão de poluentes no âmbito do programa de inspeção e manutenção de veículos em uso, conforme previsto no Conama e, na falta desse, por programas de



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA-DT-10

Folha nº 21 do proc
nº 180 de 02
Mônica R. A. Paiva
Assist. Téc. de Dir. IV

Rod.:Y01 Folha:3

Taq.: Carla

Evento: Audiência Pública - Pol.urb

Orador:

Data: 28-05

Sem Revisão da Taquigrafia

autofiscalização baseados em procedimentos similares a serem realizados pelas próprias empresas e supervisionados pela própria Prefeitura.

Observamos que a lei que a ementa do projeto pretende revogar já foi revogada pela lei 13.241/01. A assessoria sugere uma consulta ao Executivo Municipal, em especial à Secretaria Municipal dos Transportes e à Secretaria do Meio Ambiente. Além disso, uma consulta à Cetesb, órgão conveniado do Ibama responsável pela implantação e operacionalização do Procov, a fim de esclarecer se os limites estabelecidos no anexo I do projeto de lei estão de acordo com os limites fixados pelo Procon.

O SR. NABIL BONDUKI - Alguém quer se manifestar a respeito desse projeto?

O SR. EDILSON - Bom dia a todos. Represento o sindicato dos engenheiros e sou engenheiro da São Paulo Transportes, gestora do transporte no município de São Paulo.

Como a senhora falou, essa lei já foi revogada. Eu tinha o entendimento de que a lei 12.140 tinha alterado um artigo da 10.950, que não foi revogada nesse projeto de reorganização do sistema do transporte coletivo. É a 10.950? Então, foi revogada também. Já encerrei a primeira questão.

A segunda questão (segue Carla)



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 22 do proc
nº 136 de 02
Mônica R. A. Paiva
Assist. Téc. de Dir. IV

Rod.:Y02 Folha:1

Taq.: Carla

Evento: Aud.Pública Política Urbana

Orador:

Data: 28-05

Sem Revisão da Taquigrafia

A segunda questão está no parágrafo único, no qual o autor define as categorias de veículos. Existe uma resolução do Contran, a 811, que define as categorias de veículos de transporte: até 8 passageiros é considerado automóvel; até 20, microônibus e acima de vinte, ônibus. Aqui se propõe uma categoria a mais, a van, nome comercial utilizado na praça. Não sei como ficaria em relação a essa resolução 811 do Contran. Até porque nós, na Sptrans, propusemos uma nova reclassificação dessas categorias porque o certificado de propriedade da van sai como microônibus. Essa seria outra observação.

Com relação ao artigo 2º, sempre tivemos o entendimento na Sptran de que quando você fixa limites de emissão de poluentes, isso não deveria atingir somente os veículos do município. A indústria, produz para o país ou para o Estado, não para o município. Os nossos técnicos sempre tiveram essa briga com a indústria, que não consegue fazer nichos específicos para cada município. Se cada município começar a legislar sobre os níveis de emissão de poluentes, começará a agregar custos aos produtos.

Observo que a resolução 85 do Conama praticamente concorre com esse artigo 6º. Ela obriga toda empresa prestadora de serviço de transporte, quer seja de carga ou de passageiros, a ter autofiscalização baseada em procedimentos. Então, essa própria resolução já define alguns procedimentos quanto ao que as empresas devem fazer. E o órgão que contrata esse serviço é co-responsável. A própria Cetesb pode penalizar a Sptrans se houver um ônibus poluído por falta da correta manutenção.

5/



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 23 do proc
nº 156 de 22
Mônica R. A. Paiva
Assist. Téc. de Dir. IV

Rod.:Y02	Folha:2	Taq.: Carla	Evento: Aud.Pública Política Urbana
Orador:		Data: 28-05	Sem Revisão da Taquigrafia

A respeito do anexo no qual são fixadas as categorias de emissão, a ultrabaixa só se atinge com veículos trólebus, cuja emissão é praticamente zero, ou com veículos movidos a hidrogênio, que são equipamentos caríssimos.

Nós estudamos muito isso. Quanto a essa tabela, tenho quase certeza de que existem dados parecidos em um outro projeto de lei que tramita nesta Casa, não me recordo o nome do autor, mas posso, depois levantar os dados e trazer uma manifestação que nós da Sptrans fizemos a respeito desses limites.

O veículo movido a hidrogênio é factível, mas caríssimo, em função da sua escala de produção. Hoje um veículo custa por volta de 1 milhão e meio de dólares, aproximadamente, coisa caríssima para transporte nas condições que temos em São Paulo.

Em resumo, seriam essas as minhas considerações. Se for necessário, trarei a manifestação que fizemos quanto a um projeto parecido, que já tramitou ou tramita nesta Casa, mas cujo nome do autor não me recordo.

A SRA. IDELI - Nobre Vereador Nabil, em função do que o Edilson comentou, gostaria de ressaltar a importância da consulta à Cetesb, porque a resolução do Procomv(?) estabelece... as seleções do Conama, que se reportam ao Procomv, estabelece limites que nós, técnicos da assessoria da comissão de Política Urbana não temos condições de analisar se são as mesmas. Aparentemente, os limites de emissão indicados no projeto de lei se relacionam com os limites definidos na fase IV do Procomv, mas não tenho condições de afirmar que é isso. Por isso solicitamos essa consulta.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 24 do proz
nº 136 de 02

Mônica R. A. Paiva
Assist. Téc. de Dir. IV

Rod.:Y02 Folha:3

Taq.: Carla

Evento: Aud.Pública Política Urbana

Orador:

Data: 28-05

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. NABIL BONDUKI - Em relação à consulta, acho que é quase óbvio que tem de ser feita. Para tramitação do projeto seria importante ter o parecer tanto da Cetesb quanto da Secretaria de Transportes, o que não nos impede de tentar cercar melhor essa questão, até porque a lei de 2001 já determina, de maneira muito genérica, a necessidade de um controle, de redução dos níveis de emissão de poluentes dos ônibus, mas não define com cronograma. O objetivo do projeto é buscar a gradativa redução da emissão de poluentes dos veículos que fazem parte do sistema de transporte.

Queria fazer uma pergunta, talvez o Edilson possa responder. Na licitação feita recentemente foi colocado no edital algum elemento, alguma questão, alguma restrição à questão da característica do veículo no que diz respeito a esse aspecto?

O SR. EDILSON - Um dos anexos da licitação é uma especificação. A especificação chama os dados definidos pelo Procon, fase IV, que é o que a indústria está atendendo agora. E não passa disso.

Havia uma lei, revogada por conta da reorganização do sistema, que induzia a conversão da frota diesel para o gás natural. Isso não foi considerado como elemento pontuador para definição da pontuação. Não sei o modus operandis da Casa, mas existem dois projetos de lei na Casa - um prevê a conversão das vans e peruas, essa é a terminologia utilizada pelo projeto, para o uso do gás natural, que é uma coisa simples; o outro, se não me engano do Vereador Gilberto Natalini, prevê a conversão da frota diesel para a de gás natural. São outros dois projetos que estão...

7



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 25 do proc
nº 186 de 02
Mônica R. A. Paiva
Assist. Téc. de Dir. IV

Rod.:Y02 Folha:4

Taq.: Carla

Evento: Aud.Pública Política Urbana

Orador:

Data: 28-05

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. NABIL BONDUKI - E isso é viável? O uso do gás natural em termos de custo.

O SR. EDILSON - Em termos de custo, depende da escala de produção, porque é comum o veículo movido a hidrogênio. Agora, havendo condição, talvez você viabilize pelo custo. Hoje, não. Ele está inviabilizado pelo custo. Tecnicamente está viável, mas inviabilizado pelo custo.

A adoção do gás natural também. Na hora em que houver uma escala de produção para baixar o preço do veículo, porque esse veículo é muito diferente do ônibus diesel, ele tem muito eletrônico, e, culturalmente, as garagens de ônibus não estão preparadas para esse tipo de manutenção. Encarece muito o aspecto da manutenção.

Temos uma frota de cerca de 200 carros movidos a gás natural na cidade e levantamentos que fizemos ano passado mostraram que o custo de manutenção é um pouco superior por conta de muito material importado. Ele é factível hoje.

O SR. NABIL BONDUKI - Agora, o custo em termos de combustível



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 26 do proc
nº 136 de 02
Mônica R. A. Paiva
Assist. Téc. de Dir. IV

Rod.:Y03 Folha:1

Taq.:Camilo

Evento:URB

Orador:

Data:28-05-03

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. NABIL BONDUKI (PT) - Agora, o custo, em termos de combustível, é muito mais baixo?

O SR. EDILSON - Ele chega a ser um pouco inferior, mas sendo inferior, não compensa o aumento de custo na manutenção. A manutenção é um pouco mais cara.

O SR. NABIL BONDUKI (PT) - No caso, seria impacto baixo, do gás natural?

R - Seria, na tabela... Não é ultra baixo, não, é o baixo. O gás natural se enquadraria no baixo.

P - O ultrabaixo seria só o trólebus?

R - Trólebus e o hidrogênio, que é uma tecnologia que, se não me engano, a EMTU está fazendo uma licitação, para comprar dez carros para testes no corredor ABD. Agora, no muito baixo, se enquadraria o ônibus de gás natural. No baixo, se enquadra o ônibus a diesel, com as tecnologias de hoje, que há de controle; ele já se enquadraria.

P - Alguém mais gostaria de se manifestar?

O SR. - A SPTrans vai observar a tabela do anexo II?

R - Já houve uma avaliação. Essa tabela, quanto ao anexo I e o anexo II, houve uma época em que se montaram alguns grupos, para se discutir a continuidade da conversão da frota a diesel por gás natural. Então, foram reuniões conduzidas pelo Secretário do Verde e Meio Ambiente, na época, Sr Zulalf(?), onde cada um dos agentes envolvidos nesse processo, nas distribuidoras, a Petrobrás, a Mercedes Bens, outros fabricantes de veículos, a gerenciadora, e os operadores iam apresentar algumas propostas para tentar fazer uma modificação,



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10 -

Folha nº 24 do proc
nº 176 de 02
Mônica F. A. Paiva
Assist. Tec. de Dir. IV

Rod.:Y03	Folha:2	Taq.:Camilo	Evento:URB
Orador:	Data:28-05-03	Sem Revisão da Taquigrafia	

naquela lei, da conversão de ônibus a diesel por gás natural, porque o pessoal entendia que era inviável, do ponto de vista, custo. Então, foram feitas algumas propostas. Não estou me recordando dos números; mas essas duas tabelas estão parecidas com uma das propostas feitas pela própria Cetesb. Se não me engano, foi uma proposta feita para a Cetesb, como um projeto alternativo, aquele de conversão do diesel para gás natural. Até precisava dar uma verificada.

O SR.

- De qualquer forma, precisa ser feito o substitutivo, na tabela do anexo II, para dizer que o baixo pode ser substituído pelo muito baixo ou ultrabaixo, porque, do jeito que está aqui, fica fixo o número de baixo, muito baixo ou ultrabaixo.

- Manifestações fora do microfone.

R - Mas quando chegar, em 2010, vai ser 25, 60 e 15.

- Manifestações fora do microfone.

R - Então, as firmas vão ter de ter 25% do baixo, 60% do muito baixo e 15% do ultrabaixo, que é um absurdo. Poderíamos trocar o baixo pelo muito baixo, obviamente.

- Manifestações fora do microfone.

O SR.

- São 500 trólebus. Uma frota de aproximadamente 10 mil veículos, dá 5% mais ou menos. É isso, não é?



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha: 28
nº 136 de 01
Mônica R. A. Paiva
Assist. Téc. de Dir. IV

Rod.:Y03 Folha:3

Taq.:Camilo

Evento:URB

Orador:

Data:28-05-03

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR.

- É. (fora do microfone)

O SR.

- Então teria que se acrescentar mais

10%, aproximadamente, desse ultrabaixo.

O SR. NABIL BONDUKI (PT) - Agora, existe algum programa de renovação dos ônibus dos trólebus?

R - Já, vamos dizer, na terceirização da CMTC, foi previsto um projeto de reforma e modernização tecnológica dos trólebus, porque eles estavam precisando de uma reforma. Foi feito em parte dessa frota, e a outra parte precisa ser revitalizada.

Agora, como ampliação, desconheço que haja algum projeto, até porque, quando se fala em trólebus, temos de imaginar um sistema, porque há uma rede aérea, que não é de prerrogativa do Município fazer a manutenção, é do Estado. Existe um problema muito grande.

O SR. NABIL BONDUKI (PT) - A rede aérea é do Estado?

R - É do Estado.

O SR. NABIL BONDUKI (PT) - Não é Eletropaulo?

R - Eletropaulo, desculpe.

O SR. NABIL BONDUKI (PT) - Eletropaulo não é mais do Estado.

R - Agora é empresa privada, exato. A Eletropaulo é responsável pela manutenção da rede aérea, e havia uma discussão muito grande entre a SPTrans e a Eletropaulo, na questão do custo da manutenção da rede, porque a Eletropaulo sempre imputava ao Município a manutenção da rede, e nós entendíamos que não cabe ao Município pagar a manutenção, porque já está, no custo da tarifa, o que a gente pagava lá.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 29 do proc
nº 126 de 02
Mônica R. A. Paiva
Assist. Téc. de Dir.-IV

Rod.:Y03 Folha:4

Taq.:Camilo

Evento:URB

Orador:

Data:28-05-03

Sem Revisão da Taquigrafia

Então, hoje há um problema muito sério de queda de rede e coisas desse tipo.

O SR. NABIL BONDUKI (PT) - Está certo. De qualquer maneira, como é a primeira audiência pública, considero que seria importante enviar ao Executivo, à Cetesb, e à SPTrans, para fazer um parecer, e, se for o caso de elaborar um substitutivo, elaborar um substitutivo antes da segunda audiência pública, de modo que se possa fazer a segunda audiência, já com o substitutivo elaborado.

O ex-Vereador José Eduardo Cardozo não está mais, na Câmara, mas a natureza desse projeto é de maior interesse, e evidentemente têm de ser considerados os outros dois projetos que estão tramitando. Não sei em que estágio estão, mas se não foram feitos ainda audiências públicas, na Comissão, seria interessante fazer uma audiência pública que agregasse os três projeto, de modo a se debater conjuntamente esse assunto.

Se ninguém mais quiser se manifestar, podemos passar para o PL 467/02, de autoria do nobre Vereador João Antônio, em primeira audiência pública, que dispõe sobre proibição das empresas que prestam serviço de poda e remoção de árvores, depositarem os troncos, galhos, e folhas, em aterros, e dá outras providências.

Tem a palavra a Sra. Aideli.

A SRA. AIDELI - Segundo a justificativa (Camilo)

CAMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEGUE, Juntado nesta data papel para informação documento, rubricado sob

data n. 3069/03 109 103 a)

ANA PAULA KARRUZ
Secretária da Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente



Prefeitura do Município de São Paulo

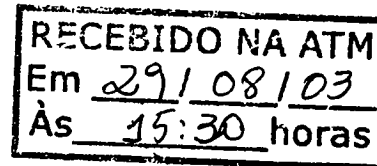
Folha nº = 30 = do
Processo nº 136/02
Ana Paula Karruz
Reg. nº 1.670

GABINETE DA PREFEITA

São Paulo, 29 de agosto de 2003

Ofício A. J. L. nº 527 /03

Ref.: Of. nº 18/Leg.3/0364/2003
Processo nº 2003-0.153.613-5



15 - DOCREC
15-0503/2003

Maria José de Almeida
Assistente de Chefe Técnica
RF: 10.940

Senhor Presidente

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, em atenção ao requerido pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente cópia reprográfica das informações prestadas pelas unidades competentes desta Prefeitura acerca do Projeto de Lei nº 136/02, de autoria do Vereador José Eduardo Cardozo, que revoga a Lei nº 12.140, de 5 de julho de 1996 e institui a adoção de tecnologias de baixo impacto poluidor em veículos integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Passageiros.

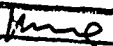
Na oportunidade, reitero a Vossa Excelência meus protestos de apreço e consideração.

MARTA SUP LICY
Prefeita

Ao Excelentíssimo Senhor
ARSELINO TATTO
Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/MRCP3/sff
Resp 136-02

A LEG 3
Em 29, 08, 03


BRENO GANDELMAN
Ass. Téc. Leg. Chefe - ATM

RECEBIDO EM LEG. 3

02/09/03

18:00h 

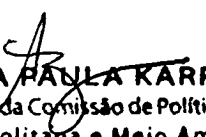
À Ótula Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente

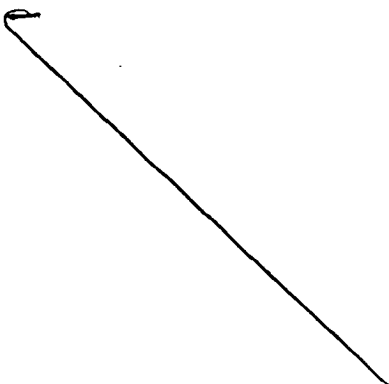
Em 03/09/03


ANGELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Seção Técnica IV

Recebido na Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente

Em 03/09/03 às 15:00h


ANA PAULA KARRUZ
Secretária da Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente



ACOMPANHA O OFÍCIO ATL nº 527/03

Subsídios ao P.L. nº 136/02
Ver. José Eduardo Cardozo

INFORMAÇÃO ENG – 050/2002

São Paulo, 15 de abril de 2002.

João B. Pereira
P. 120.803.5

Ao

Sr. Carlos Alberto Alquéres
DG/GEI/ENG

2003.0.153.613-5
P

Folha nº = 32 do
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070

Referente: PI nº 02/0372

Assunto: Projeto de Lei 01-0136/2002, do Vereador José Eduardo Cardoso, revogando a Lei 12.140/96 e estabelecendo limites de emissões para os veículos do Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Passageiros.

Em atenção à solicitação contida no Memorando nº500/2002-ATL III, procedemos à análise do documento em questão e nos manifestamos, como segue:

1 – HISTÓRICO

Em 21 de janeiro de 1991, foi publicada a Lei Municipal nº 10.950 determinando que a frota municipal de ônibus deveria ser adaptada para uso de gás natural no prazo de 10 anos.

Em 05 de julho de 1996, foi promulgada a Lei Municipal nº 12.140, dando nova redação à Lei nº 10.950 e inserindo cadência cronológica para que os ônibus urbanos da Capital, movidos a Diesel, tivessem seus motores convertidos para o uso do gás natural como combustível.

Para regulamentação dessa Lei, em 07 de agosto de 1996, foi editado o Decreto Municipal nº 36.296, atribuindo à SPTrans, em articulação com a SVMA (Secretaria do Verde e do Meio Ambiente), o encaminhamento do Plano de Alteração de Combustível (PAC), documento que definiu os critérios, metodologia e premissas para conversão da frota movida a Diesel. Definidas as empresas, através dos critérios estabelecidos, foram emitidas as "Ordens de Serviço".

Decorridos 05 (cinco) anos de vigência da Lei, apenas 100 ônibus movidos a gás foram incorporados ao sistema, os quais somados a outros 124 que já operavam com esse combustível, totalizaram 224 veículos. Atualmente encontram-se em operação 214 ônibus a gás natural.

As empresas contratadas contempladas com "Ordens de Serviço", recorreram à justiça obtendo liminares, alegando que, não obstante o nobre fim almejado, a Lei em questão, mostrava-se inexecutável sob os aspectos técnicos e econômicos/financeiros, onerando sobremaneira o sistema com encargos, inexistentes à época da celebração dos contratos de operação decorrentes da concorrência pública ocorrida em 1991.

Marta Rocha C. da Silveira
Assessora - SGM/ATL
OAB-SP 102366

Por este motivo e por orientação da Secretaria Municipal de Transportes, foi oferecida pela SPTrans uma sugestão para substituição da Lei nº 10.950, com a redação dada pela Lei nº 12.140/96, cujo escopo era a edição de uma Legislação voltada mais aos resultados do que aos meios, ou seja, estabelecer mecanismos que disciplinavam a emissão de poluentes pelos veículos automotores, através do estabelecimento de padrões máximos admissíveis proporcionando um leque maior de alternativas técnicas.

Em 17 de maio de 1999, através do memorando nº 009/SVMA-CADES/99 do CADES (Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável) foi criada a Comissão Especial de Estudos para Alteração da Lei nº 12.140/96, composta por técnicos das empresas e entidades a seguir descritas:

- S.S.O. - Secretaria Municipal de Serviços e Obras
- SVMA - Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
- I.E. - Instituto de Engenharia
- CETESB - Companhia de Tecnologia e Saneamento Ambiental
- SMA - Secretaria Municipal da Administração
- Transurb - Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo
- Abeppolar
- CREA - Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura
- Decont
- SPTrans - São Paulo Transporte S.A.
- Ministério Público do Estado de São Paulo
- Ademarp
- Deapla

11
2003.0.153.613-5

Instalados os trabalhos, a comissão técnica solicitou a todos os agentes envolvidos no processo de conversão da frota, que apresentassem alternativas para modificação da Lei 12.140, para discussão com os conselheiros do CADES, e aprovação daquela que atendessem o fim almejado, ou seja, redução do nível de emissão de poluentes.

Na época, apresentaram propostas, respectivas justificativas e fundamentações técnicas, as seguintes empresas:

- SPTrans - Gestora do Sistema
- Transurb - Operadora do Sistema
- DaimlerChrysler - Fabricante de ônibus
- Petrobrás - Distribuidora de combustível
- Cetesb - Agência ambiental
- Shell - Distribuidora de combustível
- Woodward - Fornecedor de eletrônica embarcada de controle de injeção de combustível (complementando a proposta da DaimlerChrysler)

FL 2 / 5

Marta Rocha C.A. da Silveira
Assessora - SGM/ATL
OAB-SP 102366

Todas as propostas tinham em comum o controle dos resultados da emissão e possibilidade de utilização de outras tecnologias, sendo aprovada pela maioria dos conselheiros aquela apresentada pela CETESB. Esta proposta foi encaminhada pela SVMA para análise da SPTrans, que se manifestou contrária a sua aprovação, conforme consta nas folhas de informação números 201 e 202 do PA 1999-0.092.587-4 (cópias anexas).

O Projeto de Lei nº 01-0136/2002, de autoria do Vereador José Eduardo Cardoso no nosso entendimento, é semelhante a algumas propostas apresentadas no CADES, tendo como escopo principal a renovação de frota do Sistema Municipal de Transportes, estabelecendo, a princípio, como referência, limites reduzidos com relação àqueles estabelecidos pela Resolução Federal nº 08 do PROCONVE e Lei Federal nº 8.723. A viabilidade técnica deste projeto, comenta-se a seguir:

ANÁLISE DO PROJETO DE LEI Nº 01 – 0136/2002

Inicialmente, lembramos que a Lei Municipal 12.140/96, que alterava a Lei 10.950/91 não está em vigor desde a revogação desta última através do Art. 46 da Lei 13.241 de 12 de dezembro de 2001.

Sob o aspecto estritamente técnico, verificamos um grande avanço da Proposta em relação à revogada Lei 12.140/96, principalmente quanto à caracterização de limites de emissões, ao invés de exigir o uso de um determinado combustível, que acarreta todos os inconvenientes já amplamente debatidos ao longo da tentativa da sua implantação.

Salienta-se, também, a clara personificação da Proposta como um instrumento ambiental, ao contrário da antiga Lei que obrigava a utilização de uma determinada tecnologia, no pressuposto de que esta teria um impacto positivo no meio ambiente.

É louvável o fato de a Proposta, apresentando valores de emissões abaixo dos fixados pelo Conama, pretender dotar o Município de um instrumento de controle de emissões veiculares equiparável às legislações internacionais mais exigentes. No caso, nosso paradigma até o momento tem sido a européia.

A Proposta representa também um avanço ao definir as categorias de emissões "baixa", "muito baixa" e "ultra baixa", preenchendo o vazio existente sobre o que significa emissões de "baixo impacto ambiental".

Pelo que conhecemos até o momento, confrontando os níveis de emissão exigidos na Proposta, com os níveis de emissão dos veículos disponíveis no mercado, verifica-se que, a classificação "baixa", poderia ser atendida pelos motores Diesel com injeção eletrônica. Atualmente apenas a MBB comercializa chassis com essa classe de motorização a Diesel, com motores localizados na parte dianteira.

Quanto aos motores que atendam à classificação "muito baixa", só seriam enquadrados no momento aqueles com motorização a álcool ou a gás, equipados com conversores catalíticos.

Folha nº = 35 = do
 Processo nº PL 136/02
 Ana Paula Karruz
 Reg. 11.070

Já, a classificação "ultra baixa", atualmente só seria atendida pelos ônibus. Existe a perspectiva de no futuro se poder contar com veículos a bateria ou a célula de combustível, que são tecnologias ainda em fase de pesquisa e desenvolvimento e que estão apresentando custos que se mostram insuportáveis para o Sistema.

Entretanto, a Proposta peca em não definir as questões que foram os grandes impedimentos para o cumprimento da Lei 12.140/96. O próprio art. 4º do Projeto de Lei, em seu parágrafo único, prevê **"Em caso de dificuldade no fornecimento de veículos/motores pela indústria, poderão ocorrer compensações durante os anos subseqüentes entre as empresas operadoras, desde que não sejam alteradas as metas globais estabelecidas..."**.

Toda nova tecnologia, principalmente a que visa a melhoria ou proteção ambiental, iniciativa sempre relegada a plano secundário em favor de maior rentabilidade de produtos e serviços, custa mais caro. É inevitável que, a exemplo da Lei 12.140/96, se adotada a Proposta, irá esta acarretar um acréscimo de custo do Sistema de Transporte Coletivo. Este foi um dos fulcros da solicitação, à época, de alteração da Lei 12.140/96, por parte da SMT.

Na Proposta não há citação das fontes de recursos financeiros necessários para cobrir os custos da pretendida transformação no perfil da frota. Como comparativo, verificamos que as legislações européia e norte-americana, prevêm formas de incentivos e remuneração para a adoção de tecnologias de baixa emissão.

No documento para discussão pública da Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano, sobre a Política Nacional para o Transporte Urbano, o Grupo Executivo, criado em 18 de maio de 2000 para elaborá-lo, enuncia, dentre as propostas de modernização tecnológica:

- criar linhas específicas e diferenciadas de financiamento, não limitadas apenas a sistemas integrados, estendendo-se inclusive a veículos de diferentes capacidades e tecnologias que atendam às variações de mercado, por meio dos bancos de fomentos;
- estimular investimentos conjunto entre as instituições municipais e metropolitanas, prioritariamente na infraestrutura (vias, pontos de parada, abrigos e terminais), que torne compatível a utilização de veículos tecnologicamente avançados;
- incentivar a utilização de veículos de baixa emissão de poluentes; e

desenvolver sistema que adote o ônus verde ou moeda verde, traduzido em créditos ambientais tecnicamente calculados a partir da redução da emissão veicular de

poluentes e de metas estabelecidas. Estes créditos poderão ser utilizados em níveis local, nacional e internacional.

É de conhecimento público a grave situação econômica dos municípios brasileiros (e São Paulo não é exceção). Portanto, qualquer adicional de custo no Sistema de Transporte Coletivo deverá ser coberto pelo erário ou então pela tarifa, já pesada para a sofrida população usuária. A Proposta não contempla nenhuma forma de se remunerar o desenvolvimento tecnológico que será exigido para atender aos limites definidos.

Gostaríamos também de salientar que, mesmo escapando ao nosso campo de competência, a Comissão de Constituição e Justiça da Câmara Municipal, em situação análoga, decidiu pela ilegalidade e inconstitucionalidade de Projeto de Lei que pretendia interferir na gestão do serviço público essencial (PL nº 543/01 que visava a obrigar as empresas de transporte coletivos do Município de São Paulo a introduzirem equipamentos de proteção na parte traseira de veículos, para evitar que ciclistas utilizem a rabeira para percurso) pois conforme previsto na Constituição, que define o transporte coletivo como serviço essencial (artigo 30-capítulo V) e na Lei Orgânica do Município, é reservado ao Executivo a iniciativa de Leis que disponham sobre serviços públicos.

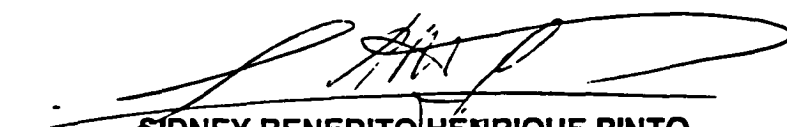
Ainda, nesse âmbito, anotamos, no que se refere a possíveis penalizações a serem impostas, a falta de definição do rito a ser seguido, nem da destinação dos recursos arrecadados.

Achamos imprescindível uma manifestação da área jurídica quanto a esses e outros aspectos pertinentes.

Pelo exposto, concluímos:

A Proposta, em seu aspecto técnico, apresenta pontos positivos principalmente quanto às inovações que pretende introduzir na defesa e melhoria do meio ambiente. Entretanto, **somos contrários à Proposta por não atender aos pontos que foram, no passado recente, empecilho para a implantação da Lei 12.140/96, principalmente no que tange aos problemas econômicos, que certamente advirão, caso seja transformado em Lei o Projeto de Lei 01-0136/2002.**

14
2003.0.153.613-5
CO COUZE


SIDNEY BENEDITO HENRIQUE PINTO
Especialista em Transporte V

SBHP/SBHP/sbhp

FL. 5 / 5


Marta Rocha C.P. da Silveira
Assessora - SGM/ATL
OAB-SP 102366

CÓPIA

10
Jorge B. Pereira
120.903-5



SPTrans

Folha de Informação nº 201

do Processo 1999-0.092.587-1

em 13/03/00

(a) VOICE BEVERLA PEREIRA
Escriturante
- Dkt 120.903-5 - SPTRANS

INTERESSADO : Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente

ASSUNTO : Proposta de alteração da Lei nº 12.140 de 05/07/96

SPTrans - (PI-99/165)

15
2003.015 3.613.5

Folha nº = 37 =	do
Processo nº PL 136/02	
Ana Paula Karruz	
Reg. 11.070	

SMT

Senhor Chefe de Gabinete

Devolvendo o processo em referência, informamos que, em relação à proposta de alteração da Lei n.º 12.140/96, baseados em criteriosa análise, feita pela nossa Gerência Geral de Engenharia e Tecnologia, cujo conteúdo endossamos, deve-se reconhecer sob o aspecto estritamente técnico, que essa proposta apresenta um avanço, principalmente quanto à caracterização de limites de emissões, ao invés da exigência de uso de determinado combustível, que acarreta todos os inconvenientes conhecidos.

A proposta apresenta valores de emissões abaixo daqueles fixados pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, sendo portanto mais restritiva do que a legislação atual, inclusive definindo categorias de emissões "baixa", "muito baixa" e "ultra baixa".

Confrontando-se os limites propostos, com os níveis dos veículos disponíveis no mercado, verifica-se que a classificação "baixa", poderia ser atendida pelos motores Diesel com injeção eletrônica, já disponíveis comercialmente; porém, no momento, não há veículos com esse equipamento em operação no Sistema de Transporte Municipal.

Quanto à classificação "muito baixa", só seriam enquadrados, no momento, aqueles ônibus com motorização a álcool ou a gás, sendo que os primeiros ainda não estão disponíveis no mercado brasileiro.

Relativamente à classificação "ultra baixa", atualmente só seria atendida pelos trólebus. Há a perspectiva de que no futuro se possa contar

Marta Rocha C. P. da Silveira
Assessora / SGM/ATL
OAB-SP 102368

CÓPIA

Import B. A. Receita
E 120.903.5

Folha nº = 38 =	do
Processo nº PL 136/02	
Ana P. S. R. K. S.	
Reg. 11.070	

Folha de Informação nº 322

do Processo 1999-0.092.587-4

em 13/03/00 (a)

2003.0.03.613.5

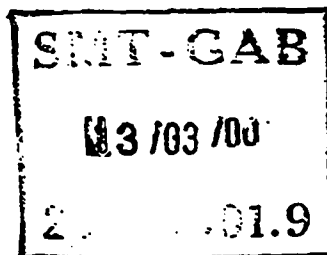
com ônibus movidos a baterias ou a célula de combustível - tecnologias essas ainda em fase de pesquisa e desenvolvimento.

Constata-se, entretanto, que as novas tecnologias, principalmente as que visam a melhoria ou a proteção ambiental, custam muito caro, sendo inevitável que, a exemplo da Lei 12.140/96, a adoção da proposta apresentada irá acarretar um acréscimo de custo do sistema de transporte. Ressalta-se que, na proposta, não há previsão das fontes de recursos financeiros, necessários para cobrir os custos da pretendida transformação do perfil da frota.

Outrossim, por não estarem ainda definidas as medidas cogitadas, não foram sinalizadas nos editais e nos contratos de concessão, ora em licitação. Assim sendo, implantada a proposta, poderá haver alegação futura por parte dos concessionários, de desequilíbrio econômico-financeiro da concessão ou quebra do princípio da vinculação do contrato ao instrumento convocatório. Tais fatos estão ocorrendo nos atuais contratos com relação à Lei em vigor.

Enfatizamos que a proposta apresentada, resultado da iniciativa da SMT, pelo seu Ofício 212/99 SMT.GAB, não soluciona as questões impeditivas expostas naquele documento.

Nessas circunstâncias, concluímos pela inviabilidade da operacionalização da proposta, principalmente em função do acréscimo de custos, que eventualmente seria coberto pelo erário ou por meio da tarifa.



Em 10 de março de 2000

[Signature]
PEDRO LUIZ DE BRITO MACHADO
Diretor Presidente

[Signature]
Marta Rocha C.F. da Silveira
Assessora - SGM/ATL
OAB-SP 102366

D. O. M
DATA: 01 / 12 / 2001

CÓPIA

17
2003.0.153.613.5

pag. 44.

Folha nº = 39 =
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070

PARECER Nº 1537/2001 DA COMISSÃO
DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA SOBRE O
PROJETO DE LEI Nº 573/01.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do Nobre Vereador José Viviani Ferraz, que visa obrigar as "Empresas de Transportes Coletivos do Município de São Paulo a introduzirem equipamentos de proteção na parte traseira de veículos, para evitar que 'Ciclistas' utilizem a rabeira para percurso".

O projeto não pode prosperar, como veremos a seguir.

A proposta cria uma medida específica que interfere na prestação de um serviço público, como definido abaixo por Odete Medauar:

"Serviço Público, como capítulo do direito administrativo, diz respeito à atividade realizada no âmbito das atribuições da Administração, inserida no Executivo. E refere-se a atividade prestacional, em que o poder público propicia algo necessário à vida coletiva, como por exemplo: água, energia elétrica, transporte urbano (...) são atividades que propiciam diretamente benefícios e bens aos administrados" (in "Direito Administrativo Moderno", 2ª ed., Ed. RT, págs. 329/330).

A Constituição Federal, por sua vez, define o transporte coletivo como serviço público de caráter essencial (art. 30, V) e a Lei Orgânica do Município reserva ao Executivo a iniciativa de leis que disponham sobre serviços públicos e sobre regime de concessão e permissão de serviços públicos (art. 37, parágrafo 2º, inciso IV c/c art. 69, IX, LOM).

Aliás, como ensina Hely Lopes Meirelles, "a execução das obras e serviços públicos está sujeita, portanto, em toda a sua plenitude, à direção do Prefeito, sem interferência da Câmara, tanto no que se refere às atividades internas das repartições da Prefeitura (serviços burocráticos ou técnicos) quanto às atividades externas (obras e serviços públicos) que o Município realiza e põe à disposição da coletividade" (in "Direito Municipal Brasileiro", 6ª ed., Malheiros Ed., pag. 553).

Além disso, a proposta, uma vez aprovada, seria como consequência a quebra do equilíbrio econômico-financeiro da relação que se estabelece entre os custos da execução do serviço de transporte coletivo e a remuneração em contrapartida percebida

pela empresa, equilíbrio esse que deve ser mantido sob pena de não restarem cumpridos os princípios básicos que regem a prestação do serviço público, quais sejam o da permanência, da continuidade e da modicidade da tarifa, obrigando por isso a municipalidade a recompor aquele equilíbrio, mediante a subvensão das tarifas ou indenização à empresa prestadora do serviço. Veja-se sobre o assunto a jurisprudência abaixo:

"Medidas específicas relativas à execução dos serviços de transportes coletivos são de alçada exclusiva do Poder Executivo Municipal. Permitindo o transporte gratuito, obriga o texto legal a municipalidade a subsidiar as tarifas ou indenizar as empresas. Trata-se, como é evidente, de ingerência na situação do Executivo Municipal".

(Plenário do Tribunal de Justiça de São Paulo, ADIn 12.904-0, j. 16.10.91)

Resulta, do acima exposto, violado o princípio constitucional da independência e harmonia entre os poderes, previsto no art. 2º, da Carta Magna e repetido no art. 6º, de nossa Lei Orgânica.

Resulta-se, por fim, que já é entendimento pacífico em nossa jurisprudência que nem mesmo a sanção tem o condão de afastar a inconstitucionalidade formal decorrente do vício de iniciativa (ADIn n. 13.882-0, TJESP; ADIn n. 1.070, STF, j. 23.11.94).

Ademais, abordada a matéria sob o ponto de vista da regulamentação do trânsito, que é "o deslocamento de pessoas ou coisas (veículos ou animais) pelas vias de circulação" (in "Direito Municipal Brasileiro", 6ª ed., Ed. Malheiros, pag. 318), salientamos que embora o Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal n. 9.503/97, declare competir "aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais" (art. 24, II, 1ª parte), a definição dos equipamentos obrigatórios dos veículos e a regulamentação de seu uso são normas que extrapolam os limites do interesse predominantemente da comuna.

Tanto é assim que o art. 105 do Código de Trânsito determina quais os equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros que venham a ser estabelecidos pelo CONTRAN, estabelecendo em seu parágrafo 2º que nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

Dessa forma, pelas razões expostas, somos

PELA ILEGALIDADE E INCONSTITUCIONALIDADE

Sala da Comissão de Constituição e Justiça, 27/11/01.

Arnelino Tasso - Presidente

Orlando Jatene - Relator

Ides Amazonas

João do Barreto

Haio

Marta Rocha CP da Silveira
Assessora - SGM/AT
CAB-SP 1023EF

São Paulo, 17 de abril de 2002.
Informação DP/GJU nº 615/2002

18
2003.0153.613-5

João P. 120.903-5
Recebu

Para: Dra. Juliana Wernek de Camargo DP/GJU

De: Maria Eugenia Alves DP/GJU/ADM

Assunto: PI nº 02/0372 – Projeto de Lei nº 136/02

Folha nº = 40 = do
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070

A Secretaria do Governo Municipal, por meio de sua Assessoria Técnico-Legislativa, encaminhou à Secretaria Municipal de Transportes o Projeto de Lei nº 136/02, de autoria do Poder Legislativo, objetivando a adoção de tecnologias de baixo impacto poluidor em veículos integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Passageiros, para análise e manifestação conclusiva a respeito.

Referido expediente foi encaminhado para a SPTrans - gerando o Processo Interno nº 02/0372 – o qual mereceu análise apurada da Gerência Geral de Engenharia e Informática, consubstanciada na Informação ENG-050/2002 (fls. 07/11). Entretanto, por recomendação daquela área, os autos nos foram encaminhados, para manifestação.

Em síntese, o Projeto de Lei de autoria do Nobre Vereador José Eduardo Cardoso traz em seu bojo a preocupação com o meio ambiente, instituindo a transformação da frota de veículos das empresas operadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, com a incorporação de tecnologias de motorização de baixo impacto poluidor.

Os fatos e os argumentos apresentados pela área de Engenharia da SPTrans, demonstram, sob o enfoque técnico, a inviabilidade do prosseguimento do Projeto de Lei em testilha, mormente pelos problemas ocorridos no passado, por força do instituído pela Lei 10.950/91, alterada pela Lei 12.140/96, sobre o mesmo assunto.

Como bem enfocado na Informação ENG-050/2002, a despeito do grande avanço técnico do contido no PL, o fato é que a proposta não define as fontes de recursos financeiros necessários à pretendida transformação no perfil da frota.

Acrescentamos a esse motivo a imposição da Prefeitura garantir uma frota mínima desses veículos em circulação, com número igual ou superior à frota de trólebus em operação no Município em 1º de janeiro de 2002. Bem assim a obrigatoriedade das mesmas substituírem a frota até 2010, conforme anexo II, o que, à exemplo das anteriores, poderá não ser cumprido diante dos aspectos econômicos financeiros ou técnicos, cujo desenvolvimento é bastante veloz.

Marta Rocha G.P. da Silveira
Assessora - SGM/ATL
OAB-SP 102366

Nesse mister, podemos acrescentar que por força do conteúdo da Lei 10.950/91, várias ações foram interpostas pelas empresas operadoras alegando desequilíbrio econômico financeiro do contrato, por força dos custos extras, quer seja pelo investimento, quer seja pelo abastecimento precário, e portanto, mais oneroso, não tendo sido cumprida em sua íntegra.

A imposição de multa às empresas pelo descumprimento das metas anuais estabelecidas também merece ressalva, considerando o caos que poderá provocar, inclusive com o perigo de paralisação da prestação do serviço, principalmente se for motivado por situação que fuja de sua responsabilidade direta.

Merece destaque, ainda, a informação de que o Projeto de Lei nº 573/01, dispondo sobre assunto envolvendo o transporte público, mereceu manifestação da Comissão de Constituição e Justiça no sentido da sua ilegalidade e inconstitucionalidade, fundamentada na Lei Orgânica do Município que reserva ao Executivo a iniciativa de leis que disponham sobre serviços públicos e sobre regime de concessão e permissão de serviços públicos.

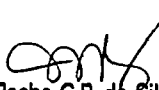
Isto posto, em que pese a intenção do Nobre Edil, a qual merece nosso total apoio, somos que a expressada preocupação com o avanço tecnológico pode ser inserida no processo licitatório que se encontra em elaboração conjunta pela SMT e SPTrans, com vistas a implantação do novo sistema de transporte, conforme previsto na Lei 13.241/2001, afastando, nesse caso, qualquer alegação futura de desequilíbrio econômico financeiro por parte das concessionárias ou permissionárias, sem olvidar, entretanto, que a sua implantação gerará ônus de grande monta à Prefeitura do Município de São Paulo e, por conseguinte, à população paulistana.

Por todo o exposto, corroborado pelos aspectos técnicos trazidos à colação, manifestamo-nos no sentido de ser sobrestado o andamento do Projeto de Lei nº 136/02.

É a manifestação que submetemos à consideração superior.


MARIA EUGENIA ALVES

De acordo
M/22/4/02
JULIANA WERNEK DE CAMARGO
Gerência Jurídica
Gerente Geral


Marta Rocha C.P. da Silveira
Assessora - SGM/ATL
OAB-SP 102366

CÓPIA

20
2003.0.153.613-5



SPTrans

Folha de Informação nº 15

Do Memorando nº 500/2002-ATL III em 24/04/02 (a)

Forma P. 120.803.5
Folha nº = 42 = do
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070

INTERESSADO: Assessoria Técnico Legislativa – SGM/ATL

ASSUNTO: Projeto de Lei nº 136/02, de autoria do Vereador José Eduardo Cardozo – “Revoga a Lei nº 12.140, de 05 de julho de 1996 e institui a adoção de tecnologias de baixo impacto poluidor em veículos integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Passageiros”.

Processo SPTrans – PI 2002/0372

URGENTE

SMT.SIM

Sr. Diogo de Sant’Ana

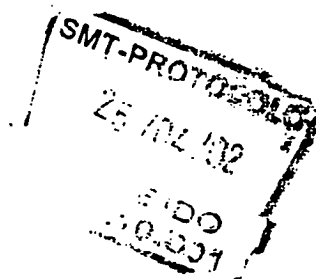
Restituindo o expediente em referência, informamos que o assunto foi submetido à análise técnica da nossa Área de Engenharia e Prospecção, conforme Informação ENG 050/2002, de 15 de abril de 2002, da qual juntamos cópia, bem como dos seus respectivos anexos.

Esclarecemos, ainda, que a matéria também foi submetida às considerações da nossa Área Jurídica, conforme Informação DP/GJU nº 615/2002, de 17 de abril de 2002 (cópia anexa).

Endossando o conteúdo dos pareceres técnico e jurídico mencionados, manifestamo-nos no sentido de ser sobrestado o andamento do Projeto de Lei nº 136/02, pelo que submetemos essa manifestação à superior decisão dessa Secretaria.

Em 23 de abril de 2002

CARLOS ALBERTO T. CARMONA
Diretor Presidente



Marta Rocha C.P. da Silveira
Assessora - SGM/ATL
OAB-SP 102366

SAM*

CÓPIA



PREFEITURA-MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES

Folha nº = 43 = do
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070

Folha de Informação n.º 16

Do expediente SMT/STI/COD 02.923/2002, SGM/ATL – em 26/03/02. Inf. n.º

Carla C. Silva
Aux. Sec.

Interessado: **June Alberici de Mello**

Assunto: **Projeto de Lei N.º 136/2002** – Revoga a Lei n.º 12.140 de 05/07/96 e institui a adoção de tecnologias de baixo impacto poluidor em veículos integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo.

21
2003.0.133.613.5
Souza

SMT. Chefia de Gabinete

Sr. Luiz Silveira Rangel

Prezado Senhor,

Após acompanhamento da questão, restituímos o presente, com a manifestação da Empresa São Paulo Transportes – SPTrans, às fls. 05/15.

Atenciosamente,

DIOGO DE SANT'ANA

Responsável pelo Serviço de Informação ao Município
17/05/02

MT-PROTOCOLO
20/05/02
RECEBIDO
60.20.10.001

CÓPIA

URGENTE



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Folha de informação nº do
d..... nº em 22, 05, 02 (a).....

CARLOS EDUARDO BOWENYUS
Ag. Adm. - T.F. 630.587.189
SMT

Folha nº 11
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070

Do Memorando n.º 500/2002-ATL III

Int.: SGM/ATL

Ass.: Referente ao Projeto de Lei n.º 136/02

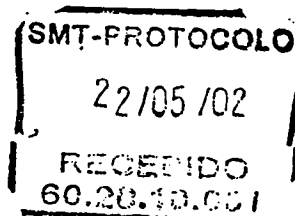
Inf. nº 1503/02

22
2007.0.153.613-5

SGM/ATL
Sra. Assessora

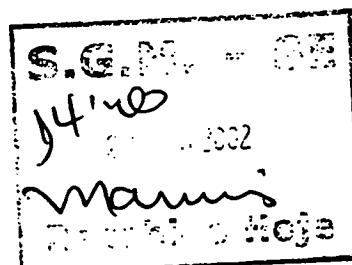
Restituímos o presente, com as informações prestadas pela São Paulo
Transporte S/A, às fls. 05/15, que acolhemos.

21/05/02



LUIZ SILVEIRA RANGEL
Chefe de Gabinete
SMT

TTK/ceb
gbc35



Marta Rocha C.R. da Silva
Assessora - SGM/ATL
OAB-SP 102308

27

CÓPIA

2003.0.153.613-5

Decont G
Srª Diretora,

Fls. 19
Elena Maria Lopes de Barros
- SGM/ATL
- SGM/DECONT.G

Em atendimento a sua cota retro temos a considerar os pontos seguintes;

I – Artigo 2º;

Quanto a emissão de ruído, temos a salientar que a Resolução CONAMA nº 272 de 14 de setembro de 2000, já dimensiona e dá prazos, já acordados com as Indústrias Automotivas, para uma redução gradativa dos níveis de ruído, portanto, sugerimos nova redação ao artigo 2º:

“Atenderão as exigências desta lei os veículos referidos no artigo antecedente que mediante comprovação do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente IBAMA, apresentarem níveis certificados de emissão de poluentes, inferiores aos limites fixados na fase IV do Programa de Controle da Poluição do Ar por veículos Automotores PROCONVE, respeitando o disposto no anexo I desta lei e que adicionalmente atenderem aos limites de emissão de ruído em aceleração, conforme resolução nº 272 de 14 de setembro de 2000 do CONAMA”.

II – Artigo 6º

O artigo 6º condiciona os programas de autofiscalização das empresas concessionárias de ônibus do município, a existência ou não do Programa de Inspeção e Manutenção de veículos em uso I/M-SP, pela frase “e na falta desse,”. Como este programa de autofiscalização foi instituído pela SP. Transportes e a CETESB, já há alguns anos, e o mesmo vem sendo bem sucedido, sugerimos que a frase “e na falta desse” seja substituída por “e também,”.

III – Anexo I

O anexo I, apresenta uma tabela que em parte atende às novas propostas de futura etapa do PROCONVE, em vias de ser publicada na forma de resolução pelo CONAMA,. Esta tabela apresenta limites mínimos de emissão, o que ao nosso ver não deveria acontecer, além de não atender a todas as modificações propostas nessa etapa futura. Enviamos em anexo, como sugestão, para um melhor atendimento ao PROCONVE, uma tabela que atende melhor a estas modificações.

Juntamos também, a quem interessar, uma cópia da proposta de Resolução do CONAMA que está para ser publicada, e uma cópia da Resolução Nº 272 de 14 de setembro de 2000.

Sem mais e para o que mais couber.


Bel. Bdi. WAGNER RICARDO MAZIERO
Agente de Controle Ambiental
Seção Técnica de Apoio e Desenvolvimento
de Tecnologia
RF. 318.314.9.02
CRB-1: 10.653-01

15/04/02

Marta Rocha C.R. da Silveira
Assessora - SGM/ATL
OAB-SP 102366

ANEXO-I

CATEGORIAS DE VEÍCULOS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DE BAIXO IMPACTO POLUIDOR E RESPECTIVOS LIMITES DE EMISSÃO DE POLUENTES ATMOSFÉRICOS*

*Poluentes atmosféricos (monóxido de carbono - CO, hidrocarbonetos totais - HC, óxidos de nitrogênio - NO_x, material particulado - MP e opacidade) definidos conforme Resoluções do CONAMA

Categoria	Descrição		CO (g/kW.h)	HC ⁽²⁾ (g/kW.h)	NO _x (g/kW.h)	MP (g/kW.h)	Opacidade (m ⁻¹)	
							Aspirado	Turbinado
Emissão Baixa	A) 70% dos limites estabelecidos na Resolução CONAMA 08/93 - Fase IV		2,8	0,77	4,9	0,105 0,175 ⁽¹⁾	0,60 ⁽³⁾	0,80 ⁽³⁾
	B) Ciclo de ensaio ESC (CEE 1999/96)		2,1	0,66	5,0	0,10 0,13 ⁽¹⁾	0,80 ⁽⁴⁾	0,80 ⁽⁴⁾
Emissão Muito Baixa	A) 50% dos limites estabelecidos na Resolução CONAMA 08/93 - Fase IV, para emissão gasosa e 20% para MP e opacidade		2,0	0,55	3,5	0,03 0,05 ⁽¹⁾	0,17 ⁽³⁾	0,24 ⁽³⁾
	B) Ciclo de ensaio ETC (CEE 1999/96)		5,45	0,78	5,0	0,16 0,21 ⁽¹⁾	0,50 ⁽⁴⁾	0,50 ⁽⁴⁾
Emissão Ultra Baixa	A) 70% dos limites estabelecidos na Resolução CONAMA 08/93 - Fase IV		0,40	0,11	0,70	0,015 0,025 ⁽¹⁾	0,10 ⁽³⁾	0,10 ⁽³⁾
	B) CEE 1999/96 (Atender os dois ciclos)	Ciclo ESC	1,50	0,25	2,00	0,02	0,15 ⁽⁴⁾	0,15 ⁽⁴⁾
		Ciclo ETC	3,0	0,40	2,00	0,02	0,15 ⁽⁴⁾	0,15 ⁽⁴⁾

OBSERVAÇÃO : Para cada categoria de emissão atender pelo menos uma das alternativas , A ou B

- (1) Para veículos equipados com motor a diesel de cilindrada até 0,75 dm³ e rotação máxima acima de 3000 min⁻¹ (rpm)
- (2) Para veículos equipados com motor a gás natural, o limite de emissão refere-se a NMHC (HC exceto metano)
- (3) Opacidade em aceleração livre (Resolução CONAMA 16/95), aplicável a veículos equipados com motor diesel
- (4) Opacidade segundo o ciclo ELR (CEE 1999/96), aplicável a veículos equipados com motor diesel

Marta Rocha C.P. da Silveira
Assessora SGM/MT
CAB-SP 102366

Folha nº = 46 = do
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070

CÓPIA

2003.0153.613-5

Ela Maria Lopes
- SGM - SECUN

CÓPIA

25
2003.0.153.6

Folha nº = 47 = do
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karla Maria
Reg. 11.070

Fus 04

1001

Lopes de
- 8/11 - 1000110

Nº 7 quarta-feira, 10 de Jan. de 2001

DIÁRIO OFICIAL

SEÇÃO 1 Pág. 24

Ministério do Meio Ambiente

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE

RESOLUÇÃO Nº 272, DE 14 DE SETEMBRO DE 2000

O Conselho Nacional do Meio Ambiente-CONAMA, no uso das competências que lhe são conferidas pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, regulamentada pelo Decreto nº 99.274, de 6 de Junho de 1990 e tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno e,

Considerando que o ruído excessivo causa danos à saúde física e mental e afeta particularmente a audição;

Considerando a necessidade de se reduzir a poluição sonora nos centros urbanos consoante às Resoluções CONAMA nº 1, de 11 de fevereiro de 1993; 8, de 31 de agosto de 1993; 17, 13 de dezembro de 1995 e 252, de 7 de janeiro de 1999;

Considerando que os veículos rodoviários automotores são uma das principais fontes de ruído no meio ambiente;

Considerando que a utilização de tecnologias adequadas e conhecidas permite atender às necessidades de controle da poluição sonora;

Considerando os objetivos do Programa Nacional de Educação e Controle da Poluição Sonora - "Silêncio", resolve:

Art. 1º Estabelecer, para os veículos automotores nacionais e importados, fabricados a partir da data da publicação desta Resolução, exceto motocicletas, motonetas, ciclomotores, bicicletas com motor auxiliar e veículos assemelhados, limites máximos de ruído com os veículos em aceleração.

§ 1º Para os veículos nacionais produzidos para o mercado interno e veículos importados, entram em vigor os limites máximos de ruído, com o veículo em aceleração, definidos na Tabela constante desta Resolução, conforme o cronograma abaixo.

I - Veículos automotores da categoria "a":

a) no mínimo quarenta por cento dos veículos nacionais e importados, produzidos a partir de 1º de janeiro de 2002;

b) no mínimo oitenta por cento dos veículos, nacionais e importados, produzidos a partir de 1º de janeiro de 2004; e

c) cem por cento dos veículos, nacionais e importados, produzidos a partir de 1º de janeiro de 2006.

II - Veículos automotores das categorias "b", "c" e "d":

a) no mínimo quarenta por cento dos veículos, nacionais e importados, produzidos a partir de 1º de janeiro de 2005; e

b) cem por cento dos veículos, nacionais e importados, produzidos a partir de 1º de janeiro de 2006.

§ 2º Eventuais impossibilidades de atendimento aos percentuais estabelecidos nos incisos I e II do parágrafo anterior, serão avaliados pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA.

§ 3º Os percentuais mencionados no incisos I e II do § 1º são referentes ao volume de produção por fabricante ou importador.

Marta Rocha C.F. da Silveira
Ass. SGM/ATL
CAB-SP 10236F

TABELA - LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO DE RUÍDO PARA VEÍCULOS AUTOMOTORES.

CATEGORIA	DESCRIÇÃO	NÍVEL DE RUÍDO - dB(A)		
		OTTO	DIESEL	
			Injeção	
			Direta	Indireta
a	Veículo de passageiros até nove lugares	74	75	74
b	Veículo de passageiros com PBT até 2.000kg	76	77	76
	Veículo de carga ou de tração e veículo de uso misto com PBT entre 2.000 kg e 3.500kg	77	78	77
c	Veículo de passageiros ou de uso misto com PBT maior que 3.500kg	Potência máxima menor que 150kW (204 cv)	78	78
		Potência máxima igual ou superior a 150 kW (204 cv).	80	80
d	Veículo de carga ou de tração com PBT maior que 3.500 kg	Potência máxima menor que 75 kW (102 cv)	77	77
		Potência máxima entre 75 kW (102 cv) e 150 kW (204 cv)	78	78
		Potência máxima igual ou superior a 150 kW (204 cv)	80	80

Designação do veículo conforme NBR 6067

PBT: Peso Bruto Total

Potência: Potência efetiva líquida máxima (NBR/ISO 1585)

§ 4º Para os veículos equipados com mais de um eixo trator, de acionamento permanente ou não, os valores limites serão aumentados, em 1 dB(A) para os veículos que estiverem equipados com um motor de potência inferior a 150 kW e de 2 dB(A) se estiverem equipados com um motor de potência igual ou superior a 150 kW (204 cv).

Art. 2º Os fabricantes, seus representantes legais ou importadores deverão solicitar ao IBAMA a Declaração de Atendimento aos limites de ruído conforme Anexo desta Resolução, enviando para análise ao IBAMA os ensaios de ruído de cada configuração mestre, e a cópia do documento de Recolhimento de Receitas - DR - Controle Ambiental pagos.

Art. 3º Os pneus utilizados para o ensaio serão selecionados pelo fabricante do veículo e deverão estar disponíveis para o mercado; correspondendo a uma das designações da medida do pneu conforme NBR 6087 e NBR 6088, indicadas para o veículo pelo seu fabricante através do Anexo A, item 8.4 da Resolução CONAMA nº 1, de 11 de fevereiro de 1993 e satisfazer os requisitos relativos à profundidade do sulco dos pneus conforme Resolução CONTRAN nº 558, ou sucedânea. Os pneus deverão ser calibrados com as pressões previstas para a massa de ensaio do veículo.

Art. 4º Os veículos concebidos exclusivamente para aplicação militar, de competição, máquinas agrícolas, máquinas rodoviárias, e outros de aplicação especial, bem como aqueles que não são utilizados para o transporte urbano e/ou rodoviário, serão dispensados do atendimento das exigências desta Resolução.

Art. 5º O art. 2º e os §§ 2º e 3º do art. 7º da Resolução nº 1, de 11 de fevereiro de 1993, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º Os ensaios para medição dos níveis de ruído para fins desta Resolução, deverão ser realizados de acordo com as normas brasileiras NBR 8433 (1995) - Veículos rodoviários automotores em aceleração - Determinação do nível de ruído; e NBR 9714 (1999) - Veículos rodoviários automotores - Ruído emitido na condição parado, no que se refere à medição de ruído nas proximidades do escapamento. Os equipamentos para realizar os ensaios de medição de níveis de ruído devem ser calibrados pelo INMETRO ou laboratório credenciado pertencente à Rede Brasileira de Calibração-RBC e o local do ensaio deve ser verificado pelo IBAMA para a obtenção da Declaração de Verificação de Conformidade.

"Art. 7º

§ 2º Se o nível sonoro do veículo ensaiado não exceder em mais de 1 dB(A) dos valores limites estabelecidos, o modelo do veículo será considerado conforme as prescrições da presente Resolução.

§ 3º Se o veículo ensaiado não satisfizer o prescrito no parágrafo anterior, terão de ser ensaiados mais dois veículos do mesmo modelo. Caso o nível sonoro do segundo ou terceiro veículo exceder em mais de 1 dB(A) dos valores limites, o modelo do veículo será considerado em desconformidade com as prescrições da presente Resolução e o fabricante deverá tomar as medidas necessárias para restabelecer a sua conformidade.

2003.0.133613-5

Gouza

PÁGINA

2 de 3

Marta Rocha da Silva

COPIA

27
2003.0.153.613-5FLS 09
Elena Maria Lopes de Souza - DECONT

Art. 6º Caberá ao IBAMA deliberar sobre os casos omissos nesta Resolução.

Art. 7º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

JOSÉ SARNEY FILHO
Presidente do Conselho

ANEXO

	MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS-IBAMA DIRETORIA DE CONTROLE AMBIENTAL-DCA DEPARTAMENTO DE QUALIDADE AMBIENTAL- DEAMB SAIN Av. L4 Ed. Sede do IBAMA - CEP 70.800-200 Brasília	
---	--	---

Folha nº = 49 = do
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070

DECLARAÇÃO DE ATENDIMENTO Nº 12000

Declaramos para os devidos fins, perante as autoridades de trânsito, de comércio exterior e aduaneira, que a empresa _____, CNPJ nº _____, cumpriu os procedimentos necessários ao atendimento das Resoluções CONAMA nº 1/93, 8/93 e 232/99, referentes aos níveis de ruído dos modelos de veículos, classificados como (categoria - descrição - a, b, c, d), relacionados no quadro abaixo, por se tratarem de veículos para comercialização.

marca	configuração mestre	origem

Informamos, outrossim, que esta Declaração de Atendimento continua válida desde que as configurações acima citadas não sofram nenhuma alteração de componentes e/ou sistemas que influem nos valores de emissão de ruído já homologados/declarados pelo fabricante ou importador, sendo destes a inteira responsabilidade, o ônus e as consequências decorrentes de qualquer situação irregular constatada nos referidos veículos pelas autoridades competentes.

Brasília, de _____ de 2000.
Diretora de Controle Ambiental
IBAMA/DCA

(Of. nº 17/2001)

CÓPIA

28
2003.0.153.613-5
2

Folha nº 10
Marta Rocha C.P. de Oliveira
Assessora - SGMA - DECONT.G

PROPOSTA IBAMA

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA

RESOLUÇÃO CONAMA Nº , DE DE DE

Folha nº = 50 = do
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070

Estabelece novas etapas para o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA, no uso das atribuições que lhe confere a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, regulamentada pelo Decreto nº 99.274 de 6 de junho de 1990, e tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno, e

Considerando que a emissão de poluentes por veículos automotores contribui significativamente para a deterioração da qualidade ambiental, especialmente nos centros urbanos;

Considerando que os veículos automotores do ciclo Otto são fontes relevantes de emissão evaporativa de combustível;

Considerando que a utilização de tecnologias automotivas adequadas, de eficácia comprovada, permite atender as necessidades de controle da poluição, economia de combustível e competitividade de mercado;

Considerando a necessidade e os prazos para promover a qualidade dos combustíveis automotivos nacionais para viabilizar a introdução de modernas tecnologias de alimentação de combustíveis e de controle de poluição;

Considerando as necessidades de prazo para a adequação tecnológica de motores veiculares e de veículos automotores às novas exigências de controle da poluição;

Considerando a necessidade de estabelecer novos padrões de emissão para os motores veiculares e veículos automotores nacionais e importados, leves e pesados, visando manter a redução da poluição do ar nos centros urbanos do país e a economia de combustível, resolve:

Art. 1º - Ficam instituídas novas etapas para o PROCONVE - Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores, em caráter nacional, para serem atendidas pelos veículos automotores novos, nacionais e importados, leves e pesados, destinados exclusivamente ao mercado interno brasileiro, com os seguintes objetivos:

I - reduzir os níveis de emissão de poluentes gasosos pelo escapamento e por evaporação, visando o atendimento aos padrões nacionais de qualidade ambiental vigentes;

II - promover o desenvolvimento tecnológico nacional, tanto na engenharia de projeto e fabricação, como também em métodos e equipamentos para o controle de emissão de poluentes;

III - promover a adequação dos combustíveis automotivos comercializados, para que resultem em produtos menos agressivos ao meio ambiente e à saúde pública e que permitam a adoção de tecnologias automotivas necessárias ao atendimento do exigido por esta Resolução.

Art. 2º - Fica estabelecido, a partir de cento e oitenta dias da data de publicação desta Resolução, para as novas homologações, o limite de 2,0 (dois) gramas de hidrocarbonetos totais por ensaio para a emissão evaporativa de todos os veículos automotores leves que utilizam motores do ciclo Otto, exceto os que utilizam unicamente o gás natural.

Marta Rocha C.P. de Oliveira
Assessora - SGMA - DECONT.G
OAB-SP 102501

CÓPIA

24
2003.0153.613-5

Lourenço

Folha 11
Marta Rocha Barros
Assessora - SGM/A
QAB-SP 102366

Art. 3º - Ficam estabelecidos, a partir de 01 de janeiro de 2007, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos leves de passageiros:

- a) monóxido de carbono (CO): 2,0 g/km;
- b) hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,16 g/km;
- d) óxidos de nitrogênio (NOx) p/ motores do ciclo Otto: 0,25 g/km;
- e) óxidos de nitrogênio (NOx) p/ motores do ciclo Diesel: 0,60 g/km;
- f) aldeídos (HCO), somente p/ motores do ciclo Otto (exceto gás natural): 0,03 g/km;
- g) material particulado (MP), somente p/ motores ciclo Diesel: 0,05 g /km;
- h) teor de monóxido de carbono em marcha lenta, somente p/ motores do ciclo Otto: 0,50 % vol.

Folha nº = 51 = do
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070

Art. 4º - Ficam estabelecidos, a partir de 01 de janeiro de 2010, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos leves de passageiros:

- a) monóxido de carbono (CO): 2,0 g/km;
- b) hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) óxidos de nitrogênio (NOx) p/ motores do ciclo Otto: 0,12 g/km;
- e) óxidos de nitrogênio (NOx) p/ motores do ciclo Diesel: 0,25 g/km;
- f) aldeídos (HCO), somente p/ motores ciclo Otto (exceto gás natural): 0,02 g/km;
- g) material particulado (MP), somente p/ motores ciclo Diesel: 0,05 g /km;
- h) teor de monóxido de carbono em marcha lenta, somente p/ motores do ciclo Otto: 0,50% vol.

Art. 5º - Ficam estabelecidos, a partir de 01 de janeiro de 2007, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes do ar para veículos leves comerciais, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (um mil e setecentos) kg:

- a) monóxido de carbono (CO): 2,0 g/km;
- b) hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,16 g/km;
- d) óxidos de nitrogênio (NOx) p/ motores ciclo Otto: 0,25 g/km;
- e) óxidos de nitrogênio (NOx) p/ motores ciclo Diesel: 0,60 g/km;
- f) aldeídos (HCO), somente p/ motores ciclo Otto (exceto gás natural): 0,03 g/km;
- g) material particulado (MP), somente p/ motores ciclo Diesel: 0,08 g /km;
- h) teor de monóxido de carbono em marcha lenta, somente p/ motores do ciclo Otto: 0,50% vol.

Art. 6º - Ficam estabelecidos, a partir de 01 de janeiro de 2010, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos leves comerciais, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (um mil e setecentos) kg:

- a) monóxido de carbono (CO): 2,0 g/km;
- b) hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) óxidos de nitrogênio (NOx) p/ motores ciclo Otto: 0,12 g/km;
- e) óxidos de nitrogênio (NOx) p/ motores ciclo Diesel: 0,25 g/km;
- f) aldeídos (HCO), somente p/ motores ciclo Otto (exceto gás natural): 0,02 g/km;
- g) material particulado (MP), somente p/ motores ciclo Diesel: 0,05 g /km;
- h) teor de monóxido de carbono em marcha lenta, somente p/ motores do ciclo Otto: 0,50% vol.

Art. 7º - Ficam estabelecidos, a partir de 01 de janeiro de 2007, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos leves comerciais, com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (um mil e setecentos) kg:

- a) monóxido de carbono (CO): 2,7 g/km;
- b) hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,50 g/km;

CÓPIA

30
2003.0.153.613-5
Folha 52 de 52
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070

- c) hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,20 g/km;
- d) óxidos de nitrogênio (NOx) p/ motores ciclo Otto: 0,43 g/km;
- e) óxidos de nitrogênio (NOx) p/ motores ciclo Diesel: 1,00 g/km;
- f) aldeídos (HCO), somente p/ motores ciclo Otto (exceto gás natural): 0,06 g/km;
- g) material particulado (MP), somente p/ motores ciclo Diesel: 0,10 g/km;
- h) teor de monóxido de carbono em marcha lenta, somente p/ motores do ciclo Otto: 0,50 % vol.

Art. 8º - Ficam estabelecidos, a partir de 01 de janeiro de 2010, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos leves comerciais, com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (um mil e setecentos) kg:

- a) monóxido de carbono (CO): 2,7 g/km;
- b) hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,50 g/km;
- c) hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,06 g/km;
- d) óxidos de nitrogênio (NOx) p/ motores ciclo Otto: 0,25 g/km;
- e) óxidos de nitrogênio (NOx) p/ motores ciclo Diesel: 0,43 g/km;
- f) aldeídos (HCO), somente p/ motores ciclo Otto (exceto gás natural): 0,04 g/km;
- g) material particulado (MP), somente p/ motores ciclo Diesel: 0,06 g/km;
- h) teor de monóxido de carbono em marcha lenta, somente p/ motores do ciclo Otto: 0,50% vol.

Art. 9º - Os veículos automotores pesados, com motor do ciclo Otto, com massa total máxima autorizada entre 3856 kg e 4536 kg, poderão ser testados, alternativamente, como veículo leve comercial com massa de referência para ensaio maior que 1700 kg, aplicando-se o disposto nos Artigos sétimo e oitavo desta Resolução.

Parágrafo único - Para os casos tratados no *caput* deste Artigo, a massa do veículo para ensaio será a média aritmética entre a massa do veículo em ordem de marcha e a massa total máxima autorizada.

Art. 10 - Fica estabelecido, a partir de 01 de janeiro de 2010, o porte obrigatório de dispositivos/sistemas para auto diagnose (OBD), das principais funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre as emissões de poluentes do ar, para todos os veículos leves de passageiros e veículos leves comerciais.

Parágrafo único - Até 31 de dezembro de 2004, o IBAMA deverá propor ao CONAMA a regulamentação específica quanto à tecnologia e o alcance desejado para estes dispositivos, baseando-se na implantação dos Programas de Inspeção de Veículos em Uso e suas respectivas regulamentações.

Art. 11 - Os fabricantes ou importadores de veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais deverão aplicar os fatores de deterioração, conforme estabelecido pela Resolução CONAMA nº14/95 e regulamentos complementares, de modo a comprovar o respectivo atendimento aos limites máximos de emissão de poluentes, estabelecidos nos Artigos segundo ao oitavo desta Resolução, por 80.000 (oitenta mil) quilômetros ou cinco anos de uso.

Art. 12 - Os fabricantes ou importadores, deverão atender aos limites máximos de emissão de poluentes do ar estabelecidos nos Artigos segundo ao oitavo, bem como ao porte obrigatório de dispositivos/sistemas para auto diagnose (OBD) estabelecido pelo Artigo dez e à aplicação do fator de deterioração determinado pelo Artigo onze, todos desta Resolução, conforme cronograma de fases definidos nos parágrafos 1º, 2º e 3º a seguir.

§ 1º. Com, no mínimo, 40% (quarenta por cento) do total anual de veículos automotores leves de passageiros somados aos veículos leves comerciais, produzidos a partir de dois anos antes das datas estabelecidas nos referidos Artigos;

§ 2º. Com, no mínimo, 70% (setenta por cento) do total anual de veículos automotores leves de passageiros somados aos veículos leves comerciais, produzidos a partir de um ano antes das datas estabelecidas nos referidos Artigos;

CÓPIA

2003.0.153.613-5

Folha 13

Elena Maria Lopes de Aguiar
Assessora - SGM/ATL

Folha nº = 53 =
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070

§ 3º: Com 100% (cem por cento) do total anual de veículos automotores leves de passageiros somados aos veículos leves comerciais, produzidos a partir das datas estabelecidas nos referidos Artigos

Art. 13 - Ficam estabelecidos os limites máximos de emissão de poluentes, conforme Tabela 1 e Tabela 2, a seguir, para os motores destinados a veículos automotores pesados, nacionais e importados, segundo os ciclos padrões de ensaio ESC, ELR e ETC.

§ 1º. Os motores e veículos para aplicações especiais que não possam ser utilizados para o transporte urbano e/ou rodoviário, poderão ser dispensados parcial ou totalmente das exigências desta Resolução, a critério exclusivo do IBAMA.

§ 2º. Não são abrangidos por esta Resolução os motores marítimos, ferroviários e industriais, bem como aqueles destinados a máquinas de terraplenagem e agrícolas, definidas conforme as Normas Brasileiras NBR 6142 e TB - 66, respectivamente.

§ 3º. Os motores convencionais do ciclo Diesel, aqueles munidos de equipamentos de injeção eletrônica de combustível, recirculação de gases de escapamento (EGR) e/ou catalisadores de oxidação deverão atender aos limites de emissão expressos na Linha 1 da Tabela 1, sendo ensaiados segundo os ciclos ESC e ELR.

§ 4º. Os motores do ciclo Diesel equipados com sistemas de pós-tratamento dos gases de escapamento, como catalisadores de NOx e/ou filtros de partículas, além de atender aos limites expressos na Linha 1 da Tabela, deverão atender adicionalmente aos limites de emissões estabelecidos para o ciclo de ensaio ETC, de acordo com a Tabela 2.

§ 5º. Os motores a gás natural deverão atender aos limites de emissão estabelecidos na Tabela 2, segundo o ciclo de ensaio ETC.

§ 6º. O IBAMA deverá confirmar os limites de emissão para os motores a gás natural, estabelecidos no parágrafo quinto deste Artigo, até 31 de dezembro de 2004.

§ 7º. Até 31 de dezembro de 2004, os motores a gás natural poderão ser dispensados parcialmente das exigências desta Resolução, a critério exclusivo do IBAMA.

§ 8º. Para os ônibus urbanos a data de implantação dos limites de emissão estabelecidos na Linha 1 das Tabelas 1 e 2 será 1º de janeiro de 2004.

§ 9º. Para os veículos pesados, exceto ônibus urbano, para 40% da produção anual, por fabricante ou importador, a data de implantação dos limites de emissão estabelecidos na Linha 1 das Tabelas 1 e 2 será 1º de janeiro de 2005.

§ 10. Alternativamente ao disposto no parágrafo oitavo deste Artigo, o fabricante ou importador poderá atender com um mínimo de 60% da produção, a ser complementado obrigatoriamente até 1º de janeiro de 2005, e, neste caso, ficará obrigado ao atendimento do estabelecido no parágrafo nono com o mínimo de 60% da produção dos demais veículos pesados.

§ 11. Para os ônibus e microônibus urbanos a data de implantação dos limites de emissão estabelecidos na Linha 2 das Tabelas 1 e 2 será 1º de janeiro de 2008.

§ 12. Para os veículos pesados, exceto ônibus urbano e microônibus, para 40% da produção anual, por fabricante ou importador, a data de implantação dos limites de emissão estabelecidos na Linha 2 das Tabelas 1 e 2 será 1º de janeiro de 2009.

CÓPIA

2003.0.153.613-5

§ 13. As datas estabelecidas nos parágrafos onze, doze e treze deste Artigo estarão condicionadas à disponibilidade de combustível compatível com a tecnologia veicular e deverão ser confirmadas pelo IBAMA até 31 de dezembro de 2005.

Tabela 1: Valores limites – ensaios ESC e ELR

Data de Atendimento	Monóxido de Carbono	Hidrocarbonetos Totais	Oxidos de Nitrogênio	Material Particulado	Opacidade (ELR)
	CO - (g/kW.h)	THC - (g/kW.h)	NOx - (g/kW.h)	MP - (g/kW.h)	m ⁻¹
Linha 1- A partir de 01/jan/2006	2,1	0,66	5,0	0,10 ou 0,13 ⁽¹⁾	0,8
Linha 2 - A partir de 01/jan/2010	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5

(1) Para motores de cilindrada unitária inferior a 0,75 dm³ e rotação à potência nominal superior a 3000 min⁻¹.

Tabela 2: Valores limites – ensaios ETC ⁽¹⁾

Data de Atendimento	Monóxido de Carbono	Hidrocarbonetos não metano	Metano	Oxidos de Nitrogênio	Material Particulado
	CO - (g/kW.h)	NMHC - (g/kW.h)	CH ₄ ⁽²⁾ - (g/kW.h)	NOx - (g/kW.h)	MP ⁽³⁾ - (g/kW.h)
Linha 1- A partir de 01/jan/2006	5,45	0,78	1,6	5,0	0,16 0,21 ⁽⁴⁾
Linha 2 - A partir de 01/jan/2010	4,0	0,55	1,1	3,5	0,03

(1) Para motores a gás natural, as condições de ensaio, segundo o ciclo ETC, e os valores limites estabelecidos deverão ser confirmados pelo IBAMA até 31/Dez/2004;

(2) Apenas para motores a gás natural;

(3) Não é aplicável a motores alimentados a gás natural;

(4) Para motores de cilindrada unitária inferior a 0,75 dm³ e rotação à potência nominal superior a 3000 min⁻¹.

Art. 14 - Para efeito desta Resolução, fica revogado o item 4.2 da alínea VI. da Resolução CONAMA nº 18, de 06 de junho de 1986, apenas no que se refere aos motores do ciclo Diesel.

Art. 15 - Para efeito desta Resolução, fica revogado o Artigo 10 da Resolução CONAMA nº 08, de 31 de agosto de 1993, apenas no que se refere aos veículos pesados.

Art. 16 - Até 31 de dezembro de 2004, o Ministério do Meio Ambiente deverá apresentar ao CONAMA as ações implementadas pelo poder executivo federal para se instituir incentivos aos fabricantes e importadores de veículos automotores e de combustíveis automotivos, através da redução de tributos incidentes, para que antecipem voluntariamente as datas estabelecidas de comercialização no mercado nacional de produtos que atendam aos limites prescritos por esta resolução, exceto para os que atendam aos percentuais obrigatórios estabelecidos nos Artigos doze e treze desta Resolução.

Art. 17 - É responsabilidade da Agência Nacional do Petróleo estabelecer, através de Portarias e Regulamentos Técnicos, as especificações dos combustíveis automotivos que deverão atender aos requisitos mínimos de qualidade para o desempenho adequado dos motores, contemplando os limites de emissões veiculares estabelecidos pelas resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

Art. 18 - Para a medição das emissões de poluentes gasosos, emitidos por veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais, permanecem os mesmos critérios estabelecidos na Resolução CONAMA nº 18, de 06 de junho de 1986, os veículos leves são ensaiados segundo o procedimento da Norma Brasileira NBR 6601.

CÓPIA

2003.0.153.613.5

Elena Maria Lopes de Barros
- SYMA - DECONT.G

Parágrafo único - Os veículos automotores leves do ciclo Diesel deverão ser ensaiados conforme a metodologia citada no "Code of Federal Regulations" dos Estados Unidos da América do Norte, volume 40, parte 86.

Art. 19 - O ensaio e a medição de aldeídos no gás de escapamento de veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo Otto serão efetuados conforme as prescrições da Norma Brasileira NBR 12026.

Art. 20 - O ensaio e a medição da emissão evaporativa dos veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo Otto serão efetuados conforme as prescrições da Norma Brasileira NBR 11481.

Art. 21 - Os ensaios de medição de monóxido de carbono, hidrocarbonetos, óxidos de nitrogênio e material particulado no gás de escapamento de motores destinados a veículos automotores pesados do ciclo Diesel serão efetuados conforme os métodos e procedimentos estabelecidos para os ciclos ESC, ELR e ETC da Diretiva 1999/96 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 1999, suas sucedâneas e complementos, até a publicação pela ABNT de Norma Brasileira equivalente.

Art. 22 - Os veículos leves comerciais do ciclo diesel com massa total máxima permitida maior que 2000 (dois mil) kg, podem atender às exigências estabelecidas para motores destinados a veículos pesados, alternativamente aos procedimentos estabelecidos nos Artigos quinto, sexto, sétimo, oitavo e doze desta Resolução, desde que as características do motor permitam o ensaio.

Art. 23 - O IBAMA deverá coordenar os estudos e trabalhos relativos a qualquer revisão necessária aos limites máximos de emissão previstos nesta Resolução, convocando, a qualquer tempo, os órgãos afetos ao problema e deverá apresentar ao CONAMA o relatório final com a proposta para apreciação.

Parágrafo único - O IBAMA deverá apresentar ao CONAMA, até 31 de dezembro de 2008, proposta de limites de emissões veiculares para etapas do PROCONVE subseqüentes àquelas estabelecidas nesta Resolução.

Art. 24 - Os veículos para uso específico, ou seja, de uso militar, de competição e de lançamentos especiais, assim considerados a critério e julgamento exclusivo do IBAMA, podem ser dispensados das exigências desta Resolução.

Art. 25 - Os veículos dotados de sistemas de propulsão alternativos poderão ser dispensados parcialmente das exigências desta Resolução, a critério exclusivo do IBAMA, por um período máximo de vinte e quatro meses.

Art. 26 - Todos os combustíveis utilizados nos ensaios serão do tipo padrão para ensaio de emissão e estar de acordo com as regulamentações da Agencia Nacional do Petróleo, sendo que a mistura gasolina com álcool é preparada a partir dos respectivos combustíveis padrão de ensaio, contendo 22,0% $\pm$ 1,0% em volume de álcool anidro.

Art. 27 - O fabricante ou importador deverá permitir a entrada do agente credenciado pelo IBAMA em suas instalações, sempre que este considere necessário para o cumprimento do disposto nesta Resolução.

Parágrafo único. - A negativa da permissão de acesso às suas instalações, sujeitará o fabricante ou importador às penalidades da legislação em vigor.

Art. 28 - Ficam estendidas à presente Resolução as penalidades previstas no Decreto nº 3.179, de 21 de setembro de 1999.

Art. 29 - As definições necessárias ao cumprimento desta Resolução estão descritas no Anexo I.

Folha nº 55
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070

COPIA

Folha 16
Eduarda Almeida de Barros
... - OAB - DECONT.G

Art. 30 - Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

34
2003.0.153.613.5
Câmara de Recurso

Folha nº 56 = 160
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070

Marta Rocha C.R. de Oliveira
Assessora - S.O. 100
OAB-SP 102.584

CÓPIA

ANEXO I

Definições

1. Ciclo E.L.R. - denominado Ciclo Europeu de Resposta em Carga - ciclo de ensaio que consiste numa seqüência de quatro pontos com torque e rotação constantes, para determinação da opacidade da emissão de escapamento;
2. Ciclo E. S. C - denominado Ciclo Europeu em Regime Constante - consiste de um ciclo de ensaio com 13 modos de operação em regime constante;
3. Ciclo E.T.C. - denominado Ciclo Europeu em Regime Transiente - ciclo de ensaio que consiste de 1800 modos transientes, segundo a segundo, simulando condições reais de uso;
4. Dispositivos e/ou sistemas da autodiagnose (OBD) - dispositivos ou sistemas instalados a bordo do veículo e conectados ao módulo eletrônico de controle, visando identificar deterioração ou mau funcionamento dos componentes do sistema de controle de emissões, alertar ao usuário do veículo para proceder à manutenção ou reparo do sistema de controle de emissões, armazenar e prover acesso às ocorrências de defeitos e ou desregulagens nos sistemas de controle e disponibilizar informações para interessados sobre estado de manutenção e reparo nos sistemas de controle de emissões;
5. Hidrocarbonetos Totais - total de substâncias orgânicas, incluindo frações de combustível não queimado e subprodutos resultantes da combustão, presentes no gás de escapamento e que são detectados pelo detector de ionização de chama.
6. Hidrocarbonetos Não Metano - parcela dos hidrocarbonetos totais, descontada a fração de metano;
7. Massa total máxima autorizada - definição adotada conforme a Resolução CONAMA nº 15, de 13 de dezembro de 1995.
8. Massa do veículo em ordem de marcha - definição adotada conforme a Resolução CONAMA nº 15, de 13 de dezembro de 1995.
9. Massa do veículo para ensaio - definição adotada conforme a Resolução CONAMA nº 15, de 13 de dezembro de 1995.
10. Novas Homologações - são aquelas que abrangerem as novas configurações de veículos ainda não em produção ou as configurações já existentes com alterações no sistema de controle de emissão evaporativa, excetuando-se contudo as revalidações de homologações já existentes.
11. Veículos automotores - veículos automotores de uso rodoviário.
12. Veículos leves de passageiros: veículos classificados conforme a Resolução CONAMA nº 15, de 13 de dezembro de 1995.
13. Veículos leves comerciais: veículos classificados conforme a Resolução CONAMA nº 15, de 13 de dezembro de 1995.
14. Veículos pesados: veículos classificados conforme a Resolução CONAMA nº 15, de 13 de dezembro de 1995.

35
2003.0.153.613-5

Fol. 12

Elena Maria Lopes de Barros
- SINA - DECONT.G

Folha nº 57
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070

CÓPIA

JUSTIFICATIVA TÉCNICA PARA AS NOVAS ETAPAS PARA O PROCONVE

O PROCONVE – Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores, estabelecido através da Resolução CONAMA nº 18/86, atualmente em seu décimo quinto ano de vigência, pode ser citado como um dos programas de controle ambiental nacional mais bem sucedidos, onde os ganhos ambientais, medidos, foram muito significativos e conta com uma parceria Governo – Iniciativa Privada, desenvolvida sempre de modo transparente e visando o melhor compromisso entre o desenvolvimento tecnológico dos segmentos automobilístico e de produção de combustíveis e a proteção da saúde pública.

Contudo, no limiar do novo século, outras prioridades se apresentam pelo crescimento da frota nacional de veículos nas principais regiões urbanas do país, a mudança do perfil de poluição urbana, com o aumento do potencial de agressão à saúde pública, representada pelo crescimento dos episódios de formação de ozônio, e a necessidade de se sincronizar o desenvolvimento tecnológico e o mercado dos setores nacionais automobilístico e de combustíveis aos desafios da globalização, obrigam que, mais uma vez, o Governo e a Iniciativa Privada conjuguem esforços para estabelecer novas etapas de controle das emissões veiculares no Brasil.

Ao esboçar estas novas etapas de controle, houve a preocupação de manter uma continuidade natural às filosofias de controle e às metodologias de medição das emissões dos veículos leves e pesados a serem comercializados do país, sempre adotando os procedimentos consagrados já adotados nos países da Europa e nos Estados Unidos e procurando implantá-los no Brasil, no menor espaço de tempo.

Nestas novas etapas de controle serão privilegiadas as reduções das emissões de hidrocarbonetos (HC) e de óxidos de nitrogênio (NOx), principais precursores da formação de ozônio na atmosfera. O ozônio na atmosfera é considerado como uma das maiores ameaças à qualidade do meio ambiente urbano e, atualmente, o aumento de sua concentração tem sido verificado.

36
2003.0.153.613-5

2

folha 10
Eduarda F. Silva
SMA - PROCONVE
Folha nº = 58 =
Processo nº PL 136/12
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070



CÓPIA

Folha nº = 59 = do
Processo nº PL 136/02
Paula Karruz
11.070

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DA QUALIDADE AMBIENTAL

Folhas de Informação nº 20
Do memo nº 501/2002-ATL III
Em 17/04/2002. (Ass.) *Elvira Maria Lopes de Barros*
S.M.A. - S.M.A. - DECONTG

ASSUNTO: PL nº 136/02, revoga a Lei nº 12.140 de 5 de julho de 1996 e institui a adoção de tecnologias de baixo impacto poluidor em veículos integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Passageiros.

SMMA.G/AJ

Sr. Chefe da Assessoria Jurídica

37
2003.0.153.613.5

Com a manifestação técnica das fls. 19 e documentação juntadas às fls. 07 a 18, remetemos o presente para providências de V.S^a.

Em 17/04/2002.

Maria Helena Ribeiro de Moraes
MARIA HELENA RIBEIRO DE MORAES
Assistente Jurídico
Decont-G/AJ

Cláudia Tonelli Franco Bastos
CLÁUDIA TONELLI FRANCO BASTOS
Assistente Técnico II
Decont-G/AT

S. V. M. A. - G.
Assessoria Jurídica

Recebido

Data: 17/04/2002

14:10 HS.
INFSMMA.AJ/MHRM/elb/.doc

ASSINATURA

Marta Rocha C.F. da Silva
Marta Rocha C.F. da Silva
Assessora - SGM/AT
OAB-SP 102368



CÓPIA

Folha nº = 60 = do
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070

**Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Meio Ambiente**

Folha de Informação nº 21

do memorando nº 501/2002-ATL III em 17/04/2002

a).....**Mônica Chavassá**
Assessoria Jurídica
SMMA-AJ

38
2003.0.153.613-5

Q

URGENTE

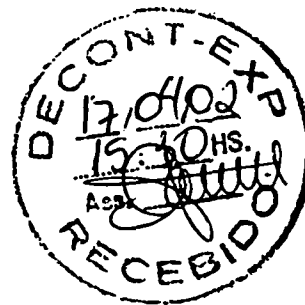
DECONT G
Senhora Diretora

Em devolução, com escusas, para pronunciamento conclusivo quanto a sancionar ou não o PL em foco, nos termos solicitados pela Senhora Chefe da Assessoria Técnico-Legislativa.

Em - 17 de abril de 2002.


CARLOS MACRUZ FILHO
Chefe da Assessoria Jurídica
SMMA-AJ

CMF/mc
win\macruz/pl136




Marta Rocha C.R. da Silva
Assessora - SGMMA
OAB-SP 102306

SMMA-AJ

Sr.Chefe da Assessoria Jurídica

O PL nº 136/02, de autoria do Vereador José Eduardo Cardozo poderá ser sancionado, desde que contemple as alterações propostas às folhas 19 do presente.

SP, 17/04/2002



CLÁUDIA TONELLI FRANCO BASTOS
Assistente Técnico II
Decont-G/AT



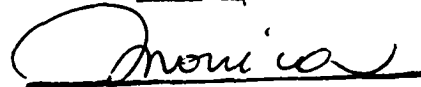
MARIA HELENA RIBEIRO DE MORAES
Assistente Jurídico
Decont-G/AJ

S. V. M. A. - G.

Assessoria Jurídica

Recebido

Data: 17/04/02



ASSINATURA

17:13h

Segue fls. 22
Em 19/04/02
ANTONIO NEVES DE SOUZA
Auxiliar Técnico Administrativo
SVMA-AJ.



CÓPIA

Folha nº = 61 = do
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karruz
11.070

Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Meio Ambiente

Folha de Informação nº 22

do memorando nº 501/2002-ATL III em 17/04/2002 (a).....

ANDRÉ NEVES DE SOUZA
Auxiliar Técnico Administrativo

39 SVMA-AJ.

2003.0153.613.5

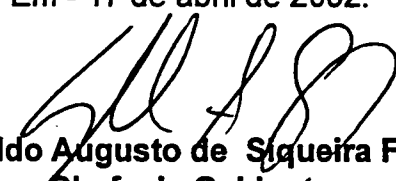
INTERESSADO: SGM/ATL

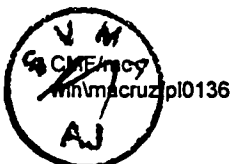
ASSUNTO: PL nº 136/2002 - Revoga a Lei nº 12.140 de 5 de julho de 1996 e institui a adoção de tecnologias de baixo impacto poluidor em veículos integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Passageiros.

SGM/ATL
Senhora Assessora Chefe

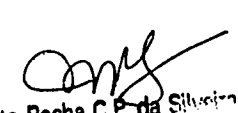
Segue o pronunciamento desta Pasta a respeito do PL objeto do presente, propugnando pela oposição de veto à propositura, a não ser que efetuadas as alterações propostas.

Em - 17 de abril de 2002.


Geraldo Augusto de Siqueira Filho
Chefe de Gabinete
SMMA



SGM/PROTÓCOLO 22 RBR/2002 10:27


Marta Rocha C.F. da Silva
Assessora - SGM/ATL
OAB-SP 10236E

CÓPIA

SPTrans

Folha de Informação nº 42

Do Processo nº 2003-0.153.613-5

em 21/07/03 (a)

(a)

J. J. Pereira

P. 120.822.5
Folha nº = 62 = do
Processo nº 136/02
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070

INTERESSADO: Assessoria Técnico Legislativa – SGM/ATL

ASSUNTO: Projeto de Lei nº 136/02 -Revoga a Lei nº 12.140, de 05 de julho de 1996 e institui a adoção de tecnologias de baixo impacto poluidor em veículos integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Passageiros.

Processo SPTrans – PI 2002/0372

SMT

Senhor Chefe de Gabinete

URGENTE

Restituindo o processo em referência, informamos que o assunto foi submetido à análise a nossa Área de Engenharia e Prospecção, a qual vem de esclarecer o quanto segue.

"Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, solicitando manifestação quanto ao Projeto de Lei nº 136/02, de autoria do Vereador José Eduardo Cardoso, revogando a Lei Municipal nº 12.140, de 05 de julho de 1996 e, também, solicitando esclarecimentos sobre a vigência da Lei nº 12.140/96, fazemos as seguintes considerações.

Em 15 de abril de 2002, foi solicitado a Gerência de Engenharia, análise e manifestação quanto ao respectivo Projeto de Lei, sendo elaborado parecer técnico através da Informação ENG. – 050/2002 (fls. 10/14 do PA).

Quanto à vigência da Lei Municipal nº 12.140/96, informamos que foi revogada através da Lei Municipal nº 13.241/01, promulgada em 12 de dezembro de 2001".

Em 18 de julho de 2003

Ana Maria de Andrade
Chefe de Gabinete

CSB/SAM

Marta Rocha C.P. da Silva
Assessora – SGM/AT
CSB-SP 102766



CÓPIA

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

URGENTE

Folha nº = 63 = do
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070 *Az*

Folha de informação nº *43*

d. nº em. *24/07/03* (a) *AB*

CARLOS EDUARDO BOAVENTURA
Ag. Administrativo - P.E. 000 597.1 00

Do Processo n.º 2003-0.153.613-5

Int.: SGM-ATL

Ass.: Ref. ao P.L. n.º 136/02.

Inf. n.º 3044/03

SGM-ATL

Sra. Assessora Chefe

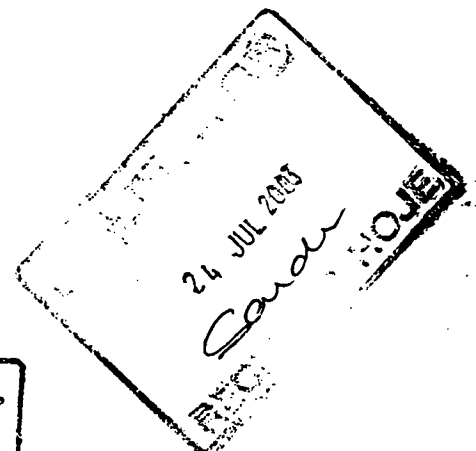
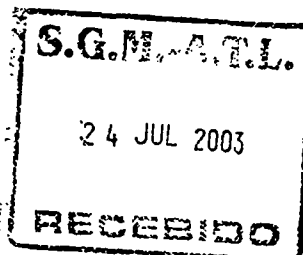
Dra. June Alberici de Mello

Restituímos o presente, com as informações prestadas pela São Paulo
Transporte S/A, às fls. 42, que acolhemos.

23/07/03

Dernal Santos
Dernal Santos
Chefe de Gabinete
SMT

TTK/gc
gbc48



Marta Rocha C.P.
Marta Rocha C.P.
Assessora - SMT
SMT-SP 100

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE

CÓPIA

donº em: ____/____/____

Folha de Informação nº
SVMA 01/08/03 ass.)

VALDIRENE M. DE OLIVEIRA
Chefe d. DECONT-G

Folha nº 67 = do
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Kairuz
Reg. 11.070

ASSUNTO: - Pedido de subsídios formulado pela Comissão de Política Urbana, referente ao PL 136/2002.

DECONT-1

Sr. Diretor de Divisão Técnica

Encaminho o presente para conhecimento e manifestação dessa Divisão, a respeito do pedido de informações da Comissão em epígrafe.

Considerar no parecer, além das informações já compiladas por SGM/ATL, a edição da Lei 13241/2001, em especial seu artigo 46.

NOTA: Observar o prazo estipulado para atendimento (SVMA-G-AT): 07/08/2003.

01/08/2003

ENG. FRANCISCO CEZAR TIVERON
Departamento de Controle da Qualidade Ambiental
Diretor

ENTRADA
NO DECONT. 1
05/08/03
ass. [assinatura]
ho. 9:30

DECONT. 12

Sr. Chefe

Para atendimento, observando
o prazo. Obter subsídios dos
técnicos que participam do IM.
(Wagner, Renato, Kairuz)

Inform-DIRETOR DECONT-DEC-1(6)

Eng. PAULO DELGADO
Divisão Técnica de Controle Ambiental
SVMA - DECONT-1
Diretor

Marta Rocha, C.F.

Assessora

URGENTE

ADS TÉCNICAS ACAS

RENATO C. CHAVES E CREUZA R. FAVARETTO

ATENDE, LEVANDO EM CONTA
O PACTO ESTIPULADO PARA O ATENDIMENTO (07/8/2003), E,
SE FOR O CASO, O DECRETO MUNICIPAL Nº 43.582,
DE 05/08/2003 (D.O.M. EM 06/8/2003).

São Paulo, 06 DE AGOSTO DE 2003

José Carlos Melo de Oliveira
Eng.º Civil JOSÉ CARLOS MELO DE OLIVEIRA
Agente de Controle Ambiental
Seção Técnica de Controle de Fontes de Poluição
RF. 314.700.2.01
CREA: 060053320

DECONT-12

SR. CHEFE,

Eng.º José Carlos Melo de Oliveira.

Tendo em vista a revogação da Lei Nº 12.140/96
de 05/07/96 através do art. 46 da Lei Nº 13.241 de 12/12/01
em fls. 12, ratificamos que o assunto já foi submetido à
análise deste DECONT em fls. 23 a 36, as quais endossa-
mos.

Temos ainda a informar, que o Decreto Municipal
Nº 43.582 de 05/08/03 (DOM de 06/08/03), não faz referência ao
PL. Nº 136/02 PROPOSTO pelo Vereador José Eduardo Cardoso.
SP, 06/08/03

Creuza Regina Favaretto
Creuza Regina Favaretto
Agente de Controle Ambiental
SVMA - DECONT.G-AT

SP 06/08/03
Renato Chaves
Eng.º RENATO CAETANO CHAVES
Agente de Controle Ambiental
Seção Técnica de Controle de Fontes de Poluição
RF. 030.475.3.00
CREA: 040039277

Seção fls. nº. 47
Data 07/8/2003
Assinatura *José Carlos Melo de Oliveira*
Eng.º Civil JOSÉ CARLOS MELO DE OLIVEIRA
Agente de Controle Ambiental
Seção Técnica de Controle de Fontes de Poluição



d O PROCESSO nº 2003-0.153.613-5 em 07, 8, 03 (a)

Engº Civil JOSÉ CARLOS MELO DE OLIVEIRA
Agente de Controle Ambiental
Seção Técnica de Controle de Fontes de Poluição
RF. 314.700.2.01
CREA: 060053320

DECONT 1
SR. DIRETOR

ENCAMINHAMOS A V. SA. MANIFESTA-
ÇÃO DE DECONT 12 EM FLS. RETRO VERSO, ACERCA
DO ASSUNTO VENTILADO NO EXPEDIENTE.

SÃO PAULO, 07/AGOSTO/2003

José Carlos Melo de Oliveira
Engº Civil JOSÉ CARLOS MELO DE OLIVEIRA
Agente de Controle Ambiental
Seção Técnica de Controle de Fontes de Poluição
RF. 314.700.2.01
CREA: 060053320

DECONT. 1

Sr. Diretor

Com a cota de fls. retro.

07/08/03
Engº PAULO DELGADO
Divisão Técnica de Controle Ambiental
SVMA - DECONT-1
Diretor

Marta Rocha C.P. de S.
Assessora - SVMA
OAB-SP 10.392

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE

CÓPIA

do PA.nº 2003-0.153.613.5 em: 08/08/2003 SVMA fl....08/08/03 ass.)

Folha de Informação nº 48

Elena Maria Lopes de Barros
- SVMA - DECONT
Folha nº 66
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070

ASSUNTO: PEDIDO DE SUBSÍDIOS DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA E DE
DESENVOLVIMENTO - PL Nº 136/02.

SVMA-G-AT

Sra. Chefe da Assessoria Técnica

Restituímos o presente com as providências solicitadas por Vossa Senhoria a respeito do pedido de informações sobre o PL 136/02, conforme manifestação do DECONT-1 sob fls. 46-v e 47, que endossamos.

08/08/2003

GEÓL. FRANCISCO ADRIÃO NEVES DA SILVA
Departamento de Controle da Qualidade Ambiental
Diretor
(Substituto)

Inform-DIRETOR DECONT-SVMA-G-AT(2)

RECEBIL EM
08/08/03 US 2003

Marta Rocha C.P. da Silva
Assessora - SVMA
OAB-SP 102360

GABINETE DA PREFEITA

Prefeita: MARTA SUPLYCY

Palácio das Indústrias - PABX:3315-9077 - Pq. D. Pedro II

E-MAIL:

DECRETO Nº 43.582, DE 5 DE AGOSTO DE 2003

Institui o Programa de Inspeção de Segurança Veicular, destinado à realização de vistoria obrigatória nos veículos autorizados a operar no Sistema de Transporte Urbano de Passageiros, coletivo, individual e de fretamento, em todas suas modalidades, bem como nos veículos de carga a frete e moto-frete.

MARTA SUPLYCY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, CONSIDERANDO que compete ao Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, organizar, implementar, operacionalizar e fiscalizar os serviços de transporte público em suas várias modalidades; CONSIDERANDO a edição da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que institui o novo sistema de transporte urbano no âmbito municipal; CONSIDERANDO a necessidade de implementação de sistema de inspeção veicular eficaz, voltada a garantir maior segurança aos veículos autorizados, objetivando conforto e agilidade nos serviços de transporte prestados à população;

D E C R E T A:

Art. 1º. Fica instituído o Programa de Inspeção de Segurança Veicular destinado à realização de vistoria obrigatória nos veículos autorizados pela Secretaria Municipal de Transportes a operar no Sistema de Transporte Urbano de Passageiros, coletivo, individual e de fretamento, em todas as suas modalidades, bem como nos veículos de carga a frete e moto-frete.

§ 1º. As inspeções técnicas avaliarão as condições gerais da frota autorizada, garantindo perfeita identificação dos veículos, manutenção da segurança e atendimento às exigências do Código de Trânsito Brasileiro, bem como às normas regulamentares expedidas pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º. Poderão ser incluídos no Programa ora instituído, a critério da autoridade competente, os veículos de uso do serviço público municipal.

§ 3º. Somente estarão autorizados a prestar os serviços de transporte referidos neste decreto, os veículos aprovados em vistoria e inspeção técnica veicular.

§ 4º. Os veículos reprovados ou que não efetuarem a inspeção devida não poderão operar os serviços a que estão vinculados, sob pena de apreensão, observadas as demais sanções previstas em regulamentos próprios expedidos pela autoridade competente.

Art. 2º. A vistoria e a inspeção técnica veicular serão realizadas por pessoas jurídicas devidamente credenciadas pelo IMETRÔ como Organismos de Inspeção Credenciados - OIC e pela Secretaria Municipal de Transportes para tal fim.

Art. 3º. Compete à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, facultada a delegação a São Paulo Transporte S.A. - SPTrans, proceder ao credenciamento das instituições referidas no artigo 2º, definindo critérios e regulamento próprios, bem como expedir normas complementares para operacionalização do Programa, além de:

- I - definir prioridades e prazos para execução das atividades de planejamento, organização, acompanhamento e controle das inspeções e vistorias dos veículos abrangidos pelo Programa;
- II - definir a periodicidade da realização das inspeções e vistorias, inclusive quanto à reinspeção, de acordo com as necessidades de cada modalidade de transporte e dos veículos utilizados na prestação dos serviços;
- III - manter e atualizar permanentemente o cadastro da frota de veículos sob concessão, permissão e controle do Município;
- IV - estabelecer normas e critérios técnicos e administrativos necessários ao credenciamento de interessados ou à contratação para execução das inspeções de segurança;
- V - proceder ao credenciamento de empresas para execução de vistorias e inspeções de segurança;
- VI - promover auditoria e controle das estações de inspeção e dos veículos da frota autorizada;
- VII - estabelecer critérios para a auditoria dos serviços realizados no processo de inspeção e vistoria abrangidos pelo Programa.

Art. 4º. As inspeções de segurança e vistorias serão realizadas em estações de inspeção designadas pelas instituições credenciadas, após aprovação pela Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único. Somente poderão ser credenciadas como estações de inspeção para execução de vistorias e inspeções de segurança, entidades cujas instalações estejam situadas no Município de São Paulo e das quais não participem como sócios, acionistas, ou indiretamente, por intermédio de controladora ou por coligação, pessoas físicas ou jurídicas que desempenhem atividades no setor automotivo, nas áreas de fabricação, comercialização ou importação de veículos ou de autopeças, de oficinas mecânicas, de locadoras de veículos de transporte de passageiros ou de carga, ou, ainda, aquelas entidades que explorem atividade econômica diretamente beneficiada pela aprovação ou reprovação de veículos inspecionados, bem como funcionários ou dirigentes de entidades de classe vinculadas ao setor de transporte ou automotivo e empregados ou dirigentes de sociedades de economia mista voltadas aos serviços de transporte e trânsito.

Art. 5º. As empresas credenciadas observarão, na realização das inspeções de segurança, os requisitos e normas brasileiras aplicáveis, bem como as normas específicas editadas pelo Poder Público Municipal para cada tipo de veículo autorizado a prestar serviços de transporte.

Art. 6º. Os serviços prestados pelos Organismos de Inspeção Credenciados - OIC serão remunerados diretamente pelos tomadores, sem quaisquer ônus para a Prefeitura, na seguinte forma:

- I - motocicletas e semelhantes R\$ 14,00;
- II - veículos até 3.500 Kg (PBT) R\$ 41,00;
- III - veículos acima de 3.500Kg (PBT) até 8.000 Kg (PBT) R\$ 76,00;
- IV - veículos acima de 8.000Kg (PBT) R\$ 98,00.

Art. 7º. Fica autorizada a veiculação de publicidade de caráter institucional e educativo, referente à atividade desenvolvida pelas empresas credenciadas, cuja avaliação e pertinência ficará a critério da Secretaria Municipal de Transportes, observada a legislação aplicável à espécie.

Art. 8º. As empresas credenciadas estarão sujeitas, no caso de descumprimento das disposições deste decreto e das demais normas complementares a serem editadas pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, às seguintes penalidades:

- I - advertência por escrito;
- II - em caso de reincidência, multa equivalente a maior remuneração dos serviços prestados;
- III - descredenciamento.

Parágrafo único. Sem prejuízo da aplicação de outras penalidades, será descredenciada, a critério da Administração Municipal, a empresa que deixar de atender às normas e diretrizes fixadas para a operacionalização e execução do Programa ora instituído, em especial quando:

- I - cobrar, por qualquer meio ou forma, remuneração diferenciada daquela autorizada pela Prefeitura;
- II - dar utilização diferente àquela permitida pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT à estação autorizada para realização dos serviços de inspeção;
- III - fraudar ou utilizar documento não aprovado pela Prefeitura para comprovar a realização de inspeção.

Art. 9º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 5 de agosto de 2003, 450ª da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLYCY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

LUIS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 5 de agosto de 2003.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

DECRETO Nº 43.583, DE 5 DE AGOSTO DE 2003

Altera a Tabela I anexa ao Decreto nº 42.758, de 26 de dezembro de 2002, que fixa o valor dos preços de serviços prestados por Unidades da Prefeitura do Município de São Paulo.

MARTA SUPLYCY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, CONSIDERANDO que o Decreto nº 42.758, de 26 de dezembro de 2002, fixa os preços de serviços públicos;

CONSIDERANDO a necessidade de implementação do Programa de Inspeção de Segurança Veicular nos veículos autorizados pela Secretaria Municipal de Transportes a operar no Sistema de Transporte Urbano de Passageiros,

D E C R E T A:

Art. 1º. A Tabela I anexa ao Decreto nº 42.758, de 26 de dezembro de 2002, fica alterada, no que se refere ao item 38 - TRANSPORTES PÚBLICOS, na conformidade do anexo único integrante deste decreto.

Art. 2º. Nos casos em que for necessária emissão de novo cadastro de condutor, cobrador ou fiscal, em período inferior a 12 (doze) meses contados a partir do vencimento do referido documento, fica dispensado o pagamento do preço público permanecendo as demais exigências referentes à própria emissão.

Art. 3º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 5 de agosto de 2003, 450ª da fundação de São Paulo.

ANEXO ÚNICO INTEGRANTE DO DECRETO Nº 43.582, DE 5 DE AGOSTO DE 2003

38. TRANSPORTES PÚBLICOS

- 38.1. da inscrição, expedição, renovação ou alvará de estacionamento 11.070
- 38.1.1. ponto livre 11.070
- 38.1.1.1. ponto privativo 11.070
- 38.1.1.2. ponto táxi-lotação 11.070
- 38.1.1.3. moto-frete 11.070
- 38.1.1.4. certificado de registro municipal (CRM - Vistoria Veicular), lotação (AVV) e carga 11.070

38.1.1.5.1. veículos até 3.500 kg (PBT - Peso Bruto) 11.070

38.1.1.5.2. veículos de 3.500 a 8.000 kg (PBT) 11.070

38.1.1.5.3. veículos acima de 8.000 kg (PBT) 11.070

38.1.2. cadastro de condutor, cobrador ou fiscal 11.070

38.1.2.1. moto-frete 11.070

38.1.3. credencial de despachante/representante 11.070

38.1.4. certificado de registro municipal de esc 11.070

38.1.5. cartão de identificação 11.070

38.2. da expedição, renovação ou alteração 11.070

38.2.1. alvará / termo de credenciamento para 11.070

38.2.2. termo de permissão para empresa de 11.070

38.2.3. contrato social / estatuto 11.070

38.2.4. credenciamento rádio táxi / Cooperativ 11.070

38.2.5. termo de apostilamento / aditamento 11.070

38.3. de registro, transferência ou substitui 11.070

38.3.1. veículo (troca de carro) 11.070

38.3.1.1. motocicletas e semelhantes 11.070

38.3.1.2. veículos até 3.500 kg (PBT - Peso Bruto) 11.070

38.3.1.3. veículos de 3.500 a 8.000 kg (PBT) 11.070

38.3.1.4. veículos acima de 8.000 kg (PBT) 11.070

38.3.2. categoria 11.070

38.3.3. condutor (preposto) 11.070

38.3.4. ponto de estacionamento: privativo, táxi 11.070

38.3.5. linha 11.070

38.3.6. titularidade (T.nome) 11.070

38.3.7. termo de Cooperativa: Bairro a Bairro 11.070

38.3.8. selo de identificação 11.070

38.4. de cancelamento ou baixa 11.070

38.4.1. documento 11.070

38.4.2. veículo 11.070

38.5. do estudo de viabilidade técnica para 11.070

38.5.1. ponto de estacionamento 11.070

38.5.2. linha de lotação (com ou sem taxímetro) 11.070

38.5.3. linha de bairro a bairro 11.070

38.6. da vistoria de veículo 11.070

38.6.1. diligência externa 11.070

38.6.2. motivada por infração 11.070

38.6.3. eventual ou programada 11.070

38.7. outros 11.070

38.7.1. declaração para todos os fins 11.070

38.7.2. segundas vias dos documentos acima 11.070

NOTA:

Na modalidade moto-frete, quando do outro Zero Km ou do ano em curso, ocorrer a OBSERVAÇÃO:

Se o pedido de 2ª via for motivado por comprovado, fica dispensado o pagamento.

DECRETO Nº 43.584, DE 5 DE AGOSTO DE 2003

Dispõe sobre retificação do Decreto 42.922, de 25 de fevereiro de 2003.

MARTA SUPLYCY, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e nos termos do inciso XI do artigo 70 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, e à vista do constante no processo nº 2002-0.220.856-3,

DECRETA:

Art. 1º - Fica retificado o "Caput" do Decreto 42.922, de 25 de fevereiro de 2003, para constar a seguinte redação:

"Dispõe sobre a revogação do Decreto nº 19.950, de 13 de julho de 1984, do item 1 do Art. 4º do Decreto nº 21.692, de 06 de dezembro de 1985, do item 3 do Art. 1º do Decreto nº 23.842, de 12 de maio de 1987 e do Art. 1º do Decreto nº 29.143, de 12 de outubro de 1990."

Art. 2º - Fica retificado o Art. 1º do Decreto 42.922, de 25 de fevereiro de 2003, para constar a seguinte redação:

"Ficam revogados:

- 1 - O Decreto nº 19.950, de 13 de julho de 1984, em todos os seus termos;
- 2 - O item 1 do Artigo 4º do Decreto nº 21.692, de 06 de dezembro de 1985;
- 3 - O item 3 do Artigo 1º do Decreto nº 23.842, de 12 de maio de 1987;
- 4 - O Artigo 1º do Decreto nº 29.143, de 12 de outubro de 1990."

Art. 3º - Fica retificado o item 2 do Art. 2º do Decreto 42.922.

SUMÁRIO

www.prefeitura.sp.gov.br/dom.htm

Secretarias	2
Indicadores Econômicos Municipais	3
Hosp. do Serv. Público Municipal	19
Instituto de Previdência Municipal	19



CÓPIA

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE

do Processo nº.2003-0.153.613-5.....em: 18/08/2003 ass.)

50
Folha nº 48 = do
Processo nº PL 136/02
Ana Paula Karruz
199.11.070
Marta Rocha
Assessoria Técnica
SVMA-G-AT

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Pedido de Subsídios Formulado pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, Referente ao P. L. nº 136/02, do Vereador José Eduardo Cardozo

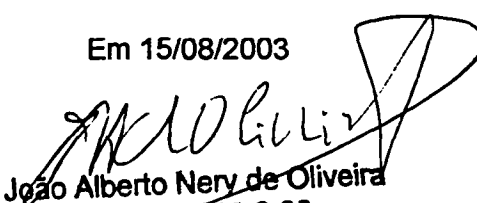
SVMA-G

Senhora Chefe de Gabinete

De modo a facilitar o entendimento da manifestação do DECONT. 1 à fl. 46 verso, juntamos cópia do Decreto nº 43.582 de 05/08/03.

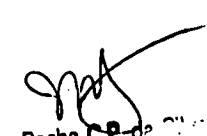
Nada mais tendo a acrescentar, encaminhamos o presente para prosseguir à SGM/ATL.

Em 15/08/2003


João Alberto Nery de Oliveira
R.E. 629.268.2.00
SVMA-G-AT

(JANOmmva-SVMA-G-AT 111-INF-2003/Inf-610-03GAB.doc)

SVMA - GAB7
18/08/03
16:40
RECEBIDO


Marta Rocha C.P. da Silva
Assessora - SGM
JAB-SP 10.000

CÓPIA



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE

do Processo nº.2003-0.153.613-5.....

Folha de Informação nº 01
em: 25/08/2003 ass.)

Folha nº 69 = do
Processo nº PL 136/02
Marta Regina Karmaz
25.11.030

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Pedido de Subsídios Formulado pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, Referente ao P.L. nº 136/02, do Vereador José Eduardo Cardozo

SGM/ATL

Senhora Assessora Chefe

Com as informações requeridas, segue em devolução.

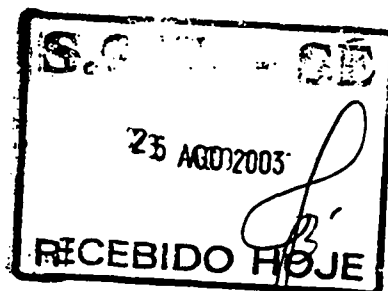
Em 25/08/2003

MARTA REGINA PASTOR BRUNO

Chefe de Gabinete

SVMA. G

(JANO/mmva-SVMA-G-AT 111-INF-2003/Inf-610-03GAB.doc)



Marta Regina C.P. d.
Assora -
LAB-SF

À SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos
termos do artigo 275 do Regimento Interno.

São Paulo, 04 / 09 / 05.

ANA PAULA KARROZ
Secretária da Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente

SUBSECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Proc. encerrado com 69 fls.

Arquivado em 10.01.2005

O Func.º [assinatura]

JOSÉ ROBERTO FERREIRA

RF 100.702

SGP-33