

01-0328/2001



Câmara Municipal de São Paulo

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA - A.T.M.

SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI

: 01-0328/2001 DE 2001

MATERIA LEGISLATIVA: PL

01-0328/2001 DE 13/06/2001

PROMOVENTE: VEREADOR

ANTONIO CARLOS RODRIGUES

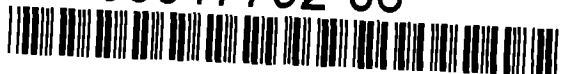
EMENTA

DISPÕE SOBRE A REDUÇÃO DO NÍVEL DE EMISSÃO DE POLUENTES CONDUTORES DE MOTORES E DAS OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

OBSERVAÇÕES:

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
03/11/2010 17:27:18

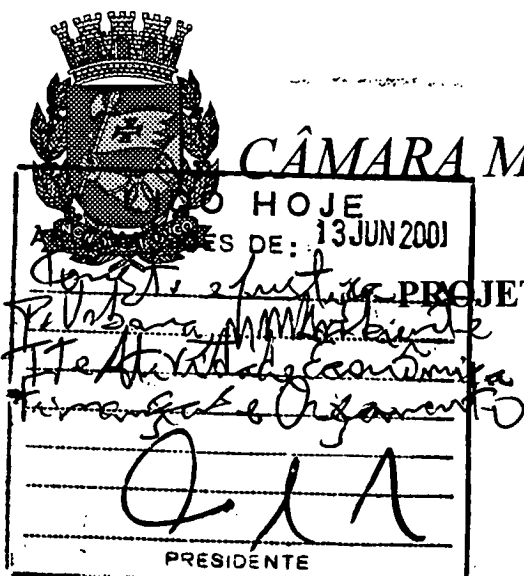
00000017792-06



ARQUIVADO

29 de 2001

MARIA ISABEL LOPES-CORREIA
Chefe de Seção Técnica - Substituto



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

01 - PL

01-0328/2001

“Dispõe sobre a redução do nível de emissão de poluentes condutores de motores e dá outras providências,

A Câmara Municipal de São Paulo **d e c r e t a**:

Art. 1º - Deverão as empresas prestadoras de serviço de transporte integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, **REDUZIR** o nível de emissão de poluentes dos motores de seus veículos a valores iguais ou inferiores aos definidos como Fase IV do Programa de Controle da Poluição do Ar por veículos automotores – *Proconve*, nos seguintes índices::

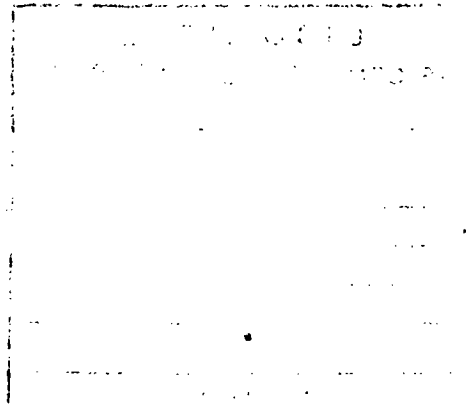
- I - Monóxido de carbono = 4,0 g/kwh (medido conforme NB 1192);
- II - Hidrocarbonetos = 1,1 g/kwh descontado o metano (medido conforme o NB 1192);
- III - Óxidos de Nitrogênio = 7,0 g/kwh (medido conforme NB 1192);
- IV - Material particulado = 0,15 g/kwh (medido conforme NB 1192);
- V - Fumaça = 0,83 m-1 (medido conforme NBR 13037);

§ 1º - A redução se dará, a partir da publicação desta Lei, na proporção de, no mínimo, 10% (dez por cento) ao ano, considerando as emissões do total de veículos em cada lote, que não atendam a especificação citada no *caput* deste artigo, em um período máximo de 08 (oito) anos.

Seção de Publicação e
Edição de Anais - DT-10

13 JUN 2001

15:40h AAO



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SEGUE(M) rubricado(s) nesta data documento(s) rubricado(s)
sob nº 208 e folha de informação sob nº
9 28/06/01 a Adelina Cicone

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

§ 2º - Findo o prazo máximo de 08 (oito) anos, todos os veículos que compõem o Sistema Municipal de Transporte Coletivo, deverão atender as exigências previstas no caput deste artigo.

Art. 2º - As vans, peruas e assemelhados (regularizados) para até 15 passageiros, deverão reduzir o nível de emissão de poluentes dos motores de seus veículos a valores iguais ou inferiores aos definidos pelo Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, obedecendo o seguinte percentual:

- I- Monóxido de carbono = 2,0 g/km (medido conforme NBR 6601);
- II- Hidrocarbonetos = 0,3 g/km (medido conforme NBR 6601);
- III- Óxidos de Nitrogênio = 0,6 g/km (medido conforme NBR 6601);
- IV- Material particulado = 0,025 g/km (medido conforme NBR 6601);
- V- Fumaça = 0,25 m-1 (medido conforme NBR 13037);

Parágrafo Único - Para os veículos que se enquadram neste artigo, a redução se dará até o terceiro ano da vigência dessa Lei

Art. 3º - Os operadores autônomos e empresas que atuam no transporte escolar com ônibus e os operadores autônomos e cooperativas de transporte coletivo deverão atender a especificação citada no caput do art. 1º, até o terceiro ano de vigência dessa Lei.

Art. 4º - Para o cumprimento dessa Lei, tratando-se de veículos em uso, poderão ser utilizados quaisquer meios, tais como, utilização de equipamentos ou dispositivos, substituição dos veículos ou dos seus motores por outros de tecnologia mais avançada, ou ainda, pela mudança do combustível original.



Folha nº 03 do proc.
Nº 328 de 01

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Parágrafo único: efetuadas as alterações de que trata o caput deste artigo, deverá haver homologação pelos órgãos competentes, sem a qual, o veículo não será computado como modificado ou substituído, para os efeitos desta Lei.

Art. 5º - As determinações da presente Lei serão aplicadas, nas mesmas formas e prazos, a partir da publicação de novas normas que, sucessivamente, substituam os valores definidos como Fase IV do Programa Nacional de Controle de Emissões de Veículos Automotores – **Proconve**.

Art. 6º - As exigências contidas nesta Lei ficam condicionadas à evolução e disponibilidade tecnológica, econômico-financeira das entidades envolvidas, cabendo ao Executivo reavaliar os prazos e condições aqui fixados.

Art. 7º - O descumprimento ao disposto nesta Lei ensejará as seguintes penalidades:

I - Multa de 2.500 (duas mil e quinhentas) UFIRs, multiplicada pelo número de veículos que faltem, a cada mês, para atingir a porcentagem mínima anual de 10% (dez por cento), aplicada à empresa prestadora do serviço de transporte coletivo ou escolar.

II - Multa de 2.500 (duas mil e quinhentas) UFIRs, aplicada aos veículos de propriedade de autônomos e cooperativas, que não se enquadram aos dispositivos desta Lei, dentro do prazo determinado.

Parágrafo único: As penalidades estabelecidas no caput deste artigo não excluem a rescisão do contrato, da licença, do alvará e outros dispositivos que autorizem a operação, a critério do Poder Público, bem como as eventuais perdas e danos causados ao Município ou à coletividade.



Folha nº <u>04</u> do proc.
Nº <u>328</u> de <u>01</u>

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar.

RF. 100.406

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Art. 8º - O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data de sua publicação.
- Art. 9º - As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.
- Art. 10º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário, especialmente as Leis Municipais 10.950, de 21 de janeiro de 1991 e 12.140, de 06 de julho de 1996.

Sala das Sessões,

Vereador Antonio Carlos Rodrigues
2º Secretário



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

JUSTIFICATIVA

O Transurb, após analisar e ponderar sobre as propostas apresentadas à Comissão Especial formada na Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, dá a sua sugestão para alteração da referida Lei, cuja importância na melhoria ambiental é evidente, mas poderá em curto espaço de tempo, tornar-se um impedimento para a utilização de novas tecnologias que sabidamente estão sendo testadas e desenvolvidas mundialmente.

Nossa intenção é deixar espaço aberto para utilização dessas tecnologias que estão em estudo e que poderão em um futuro breve, permitir índices de emissão até melhores do que o do gás natural. Por uma questão estratégica para as empresas que operam o transporte coletivo urbano da cidade de São Paulo, devemos possibilitar que as mesmas cumpram sua função primeira, que é a de transportar pessoas, determinando através de lei que os veículos utilizados neste transporte emitam níveis de poluentes controlados e dentro de padrões aceitos mundialmente. Para tanto, devemos dar opções de combustíveis, veículos e fontes de energia diferenciados, de modo a incentivar e estimular, através do presente Projeto de Lei uma saudável concorrência entre diferentes fornecedores.

Atualmente, a situação econômica e financeira das empresas é o maior impeditivo para a aquisição de ônibus a gás, além de ter-se também, a proximidade do final dos contratos de operação.

É necessário estabelecer claramente quais as fontes dos recursos que são necessários para a implantação e a manutenção da tecnologia diferenciada, da adequação técnica das garagens, da instalação da rede de gás, de treinamento de pessoal, etc.

Serão necessárias linhas de crédito especiais para financiamento das novas tecnologias, que sejam feitas diretamente pelo BNDES, visto que atualmente, o FINAME atinge apenas 60% (sessenta por cento) do valor do veículo a gás outro combustível, devendo a empresa arcar com os 40% (quarenta por cento) restantes à vista.



Folha nº 06 do proc.
Nº 328 de 01

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar.

RF. 100.406

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

A depreciação do veículo nos moldes atuais, é de 80% (oitenta por cento), restando um residual de 20 % (vinte por cento) que é o valor de revenda. Ocorre que o ônibus a gás natural não possui mercado de revenda fora do Município de São Paulo, e portanto, necessitaria de uma depreciação de 100% eliminando o valor residual..

Não podemos esquecer da questão operacional, ou seja, a adequação do tipo e do tamanho dos veículos que trafegam nas ruas do Município de São Paulo.

Com as alterações propostas à Lei 12.140/96, pretendemos estimular o engajamento à proteção ambiental, fazendo com que as empresas de transporte coletivo urbano associadas ao Transurb, contribuam efetivamente para uma melhoria da qualidade do ar, reduzindo ainda mais a emissão de poluentes de seus veículos.

Não desejamos que uma Lei tão propícia e importante para a metrópole em que vivemos, interrompa novos desenvolvimentos tecnológicos, nem gere encargos que estão além das possibilidades financeiras das empresas, do órgão gestor e principalmente da população.

Dentro da nossa proposta, o mercado poderá apresentar soluções tecnológicas que atendam aos índices de emissão pretendidos mundialmente, apresentando diferentes combustíveis, motores ou cédulas de energia que possam ser adquiridas pelo Sistema sem onerá-lo ao extremo.

Como exemplo de alternativas de combustível, podemos citar :

- 1) **DIESEL ELETRÔNICO** : através do rápido avanço tecnológico por que passa a indústria automobilística, temos hoje no mercado o motor a Diesel Eletrônico, que atende a Legislação de Controle de Poluentes CONAMA FASE IV (equivalente ao EURO II, que está em vigor na Europa) .

Todo o controle da alimentação de combustível é atribuído ao sistema de Gerenciamento Eletrônico, que proporciona uma melhor combustão, com redução significativa da emissão de poluentes.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Módulos Eletrônicos recebem os sinais de diversos sensores (temperatura e vazão do ar aspirado, temperatura do motor, pressão do óleo do motor, posição do pedal do acelerador, etc...) localizados no motor e no veículo, identificam o regime de operação, determinam a necessidade instantânea de combustível e controlam o tempo de injeção de combustível, atendendo à solicitação do operador e às exigências de segurança e emissões de poluentes.

Através dos sensores, os Módulos Eletrônicos controlam a quantidade de combustível injetado e também o torque máximo do motor, proporcionando uma queima total do Diesel, reduzindo substancialmente a emissão de poluentes.

Cabe aos Módulos de Comando gerenciar o motor para que, em qualquer regime de rotação ou carga, não haja emissões de poluentes, através do controle preciso da relação Ar/Diesel.

Através de estudo feito pela CETESB (conforme gráficos anexos) comprova-se que dentre as alternativas de combustível existentes, o motor Diesel Eletrônico atende com folga os limites impostos pelo CONAMA FASE IV e está abaixo até dos limites rigorosos do EURO III (que entrará em vigor na Europa no próximo ano).

2. ELETRA - com tecnologia de tração elétrica aderida, o Eletra gera sua própria energia a bordo.

O veículo tem aceleração e frenagem suaves como um Trólebus, sem depender da rede elétrica aérea e dispensando recarga de baterias, permitindo sua operação em qualquer via.

O motor de combustão (diesel, álcool, gás, etc...) opera em rotação constante (sem acelerações) e aciona um gerador elétrico, cabendo às baterias a complementação exigida nos picos de potência.

3. ÓLEO MINERAL - utilizando como matéria-prima o óleo de soja ou o óleo de mamona, existem em processos de pesquisa em Universidades do Paraná, motores movidos com esta alternativa de combustível.

221



Folha nº 08 do proc.
Nº 328 de al

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

É correto afirmar que em breve teremos à disposição da população, ônibus, cujos motores , emitirão baixos índices de poluentes , movidos a combustíveis alternativos, sendo que se a atual legislação existente , não for substituída, imediatamente, por uma mais atualizada, que possa estar par e passo com a realidade mundial , impedirá que a população de São Paulo se beneficie destas novas tecnologias.

São essas as razões que me levam a apresentar este Projeto de Lei , contando para tanto, com o apoio imprescindível de meus nobres pares.


Vereador Antonio Carlos Rodrigues



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

09

Papel para informação, rubricado como folha nº

do processo nº 01- 328 de 19 01 20 , 06 01 (a) Adelina *Ad*

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

Ao Senhor Assessor Chefe,

Sobre o assunto, consta:

Em 20-06-01

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

PL. 170/97, Em Andamento.

INÁCIO VEIGA
Oficial Legislativo
RF. 11.132

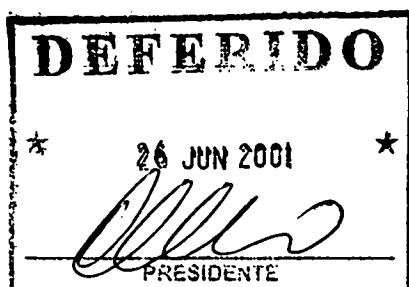


CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

GABINETE DO VEREADOR ANTONIO CARLOS RODRIGUES

Folha nº 10 do proc.
nº 01-328 de 20 01

Solange Rainone dos Santos
Assistente Téc. Direção IV
RF 10.801



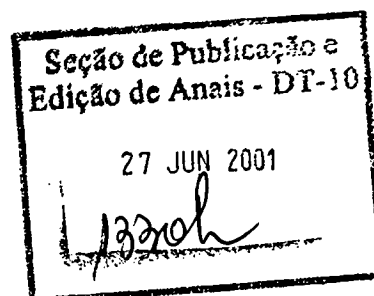
REQUERIMENTO

13 - RDS
13-1657/2001

REQUEIRO a Douta Mesa, nos termos regimentais, que seja **RETIRADO** o Projeto de Lei nº 0328/01, de minha autoria.

Sala das Sessões,


Vereador Antonio Carlos Rodrigues
2º Secretário

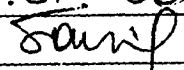


RECEBIDA
24/06/01

AO DT. 94 - 2ª SRA. CHEFE:
ARQUIVAR O PRESENTE PROCESSO

24/6/01


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

DEPARTAMENTO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO SEÇÃO TÉCNICA DE ARQUIVO	
Proc. encerrado c/	70 — fls.
Arquivo em	29.06.2001
O Func.º	
BENVINDO DANILO L. CARVALHO Assist. Parlamentar Reg n.º 101258	

24/06/01