



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEÇÃO DO PROTOCOLO

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA - A.T.M.
SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI : 001052294 DE 1994

NATUREZA : PL

01-0522/94-B DE 22/11/94

PROMOVENTE : EXECUTIVO

PAULO SALIM KALUF

OFÍCIO ATL : 355 / 94

EMENTA :

DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DO PROGRAMA A INSPEÇÃO E MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS EM USO, E DAS OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

ÍNDICE :

OBSERVAÇÕES :

Lei 11.733 de 27/6

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
25/10/2010 10:23:38

00000012182-71



ARQUIVADO

RECINTE



Prefeitura do Município de São Paulo

Folha no	01	de proc.
n.º	522	de 1994

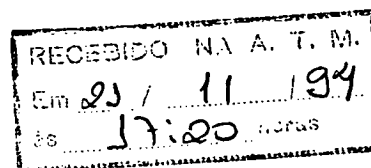
São Paulo, 21 de novembro de 1994

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. T. L. n.º 355/94

Processo no. 02-001.568-94*07

Senhor Presidente



Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, acompanhado da respectiva exposição de motivos, a fim de ser submetido ao estudo e deliberação dessa Egrégia Câmara, o incluso projeto de lei, que dispõe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", e dá outras providências.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha alta consideração.

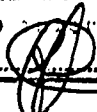
PAULO MALUF
Prefeito

Anexos: projeto de lei, exposição de motivos, cópias xerográficas de fls. 85/90 e 93 do processo no. 02-001.568-94*07 e legislação citada no texto.

A Sua Excelência o Senhor Doutor Miguel Colasuonno

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo
SPF/fsc

CÂMARA MUNICIPAL D. SÃO PAULO

SEGUE(M) juntado(s) nesta data documento(s) rubricado(s) sob n.º 22.19 e fôlha de 1 anotação sob n.º 20/25/11/94 a (.....) 

01 - PL
PROJETO DE LEI 01-0522/94-B

LIDO HOJE
AS 09h 05m de 22 NOV 1994
COMISSÃO DE JUSTIÇA
POLÍTICA URBANA, MEIO AMBIENTE
ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
ATIVIDADES ECONÔMICAS
FINANÇAS E ORÇAMENTO

Folha n.º 02 de p.ºs.
n.º 522 de 19 94

Dispõe sobre a criação do
"Programa de Inspeção e
Manutenção de Veículos em
Uso", e dá outras
providências.

PREJUDICADO
14 MAR 1995
PRESIDENTE

A Câmara Municipal de São Paulo *decreta:*

DECRETA:

Art. 10. - Fica criado, no Município
de São Paulo, no âmbito da Secretaria Municipal do Verde
e do Meio Ambiente - SVMA, órgão do Sistema Nacional do

COMISSÃO DE REVISÃO
22 NOV 1994
-DT. 10-

Folha n.º	03	de proc.	2
n.º	522	de 19	94

Meio Ambiente - SISNAMA, o "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso".

Art. 2o. - Para implementação do Programa, serão instalados, no território do Município de São Paulo, centros de inspeção e certificação de veículos, de forma a controlar as emissões de poluentes pela frota licenciada no Município de São Paulo.

Art. 3o. - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente SVMA selecionará, por concorrência pública, empresa ou consórcio de empresas tecnicamente capacitadas para, por concessão, e pelo prazo de 15 (quinze) anos, renovável por igual período, prestar serviços de implantação e operação dos centros de inspeção.

@ 1o. - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente SVMA fiscalizará a prestação dos serviços de que trata o "caput" deste artigo.

@ 2o. - A Concessionária cobrará dos proprietários de veículos integrantes da frota licenciada no Município de São Paulo preço público pelos serviços de que trata o "caput" deste artigo, nos valores aprovados pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, no procedimento licitatório.

@ 3o. - O laudo de emissão de poluentes, realizado pela concessionária, deverá ser emitido em 2 (duas) vias, sendo uma delas, obrigatoriamente, remetida à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA.

Art. 4o. - A concessionária deverá repassar mensalmente, ao poder concedente, 3% (três por cento) do produto arrecadado em razão da prestação dos serviços objeto da concessão.

Art. 5o. - A inspeção e a certificação de veículos da frota licenciada no Município de São Paulo são obrigatórias e deverão ser feitas anualmente, com antecedência máxima de 90 (noventa) dias da data limite para licenciamento anual dos veículos.

Parágrafo Único - No primeiro ano de funcionamento do Programa serão obrigatórias a inspeção e a certificação dos veículos de ano modelo 1989 em diante, e, em cada ano subsequente, a inspeção e a certificação abrangerão também os veículos de ano modelo de 5 (cinco) anos anteriores ao previsto no exercício anterior.

Art. 6o. - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, através do Departamento de Controle da Qualidade Ambiental, estabelecerá os padrões máximos de emissão de poluentes atmosféricos pela frota circulante, observados os limites constantes dos Anexos à Resolução no. 7, de 31 de agosto de 1993, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

Parágrafo Único - Competirá aos Agentes Ambientais do Departamento de Controle da Qualidade Ambiental exercer a fiscalização e proceder à autuação dos veículos que estiverem em desacordo com os padrões adotados.

Folha n.º	05	de	proc.
n.º	522	de	1994

Art. 7º. - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA divulgará, em conjunto com os demais órgãos municipais, através de campanhas educativas e de esclarecimento, a implantação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", dando ampla publicidade dos locais onde se encontram instalados os centros de inspeção e certificação obrigatória de veículos integrantes da frota licenciada no Município de São Paulo.

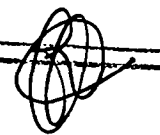
Art. 8º. - O disposto na presente lei será regulamentado pelo Executivo, no prazo de 60 (sessenta) dias, se necessário.

Art. 9º. - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 10 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

LMBN/mag.

Folha n.º	06	de proc.
n.º	522	de 1994



EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

O presente projeto de lei objetiva a criação, no Município, do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", estabelecendo, a respeito, providências correlatas.

É do conhecimento público o sério problema que a emissão de poluentes por veículos automotores representa para as populações, sobretudo aquelas das grandes cidades.

Presente também é o fato de que a desregulagem dos veículos mencionados contribui de maneira expressiva para o aumento das emissões desses poluentes o que compromete, sobretudo, a qualidade do ar.

Diante desse problema que se agrava dia a dia, o Executivo fez editar o Decreto no. 34.099, de 14 de abril de 1994, criando o "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso".

Após a publicação do diploma mencionado e decorrente de tratativas encetadas com o Governo do Estado, restou celebrado, em 21 de setembro de 1994, convênio entre o Município e o Estado para a realização de ações coordenadas, no âmbito da Região Metropolitana de São Paulo.

Por força do convênio mencionado, o licenciamento anual dos veículos restou condicionado à certificação de emissão de gases poluentes. Tal certificação, no entanto, depende de atividades várias, que, por sua natureza técnica, poderão ser delegadas a terceiros interessados, devidamente selecionados mediante procedimento licitatório.

Traçadas essas linhas, a presente mensagem cuida, em primeiro lugar, de criar o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, detalhando ao depois, o modo de sua implementação e fiscalização.

A propositura não olvidou, também, da parte educativa do programa, a ser desenvolvida por meio de ampla campanha de esclarecimento.

Essas considerações atestam o real significado da mensagem, recomendando sua aprovação por essa Casa de Leis.

Acompanham cópias xerográficas ilustrativas do assunto.

LMBN/sffs

ANEXO IV - DEFINIÇÕES

Alterações no sistema de escapamento: alterações visualmente perceptíveis no sistema de escapamento (estado avançado de deterioração, componentes soltos etc) que impossibilitem ou afetem a medição dos gases de escapamento.

Alterações nos itens de controle de emissão: alterações visualmente perceptíveis (ausência, inoperância e estado avançado de deterioração) de componentes e sistemas de controle de emissão.

Centros de Inspeção: locais construídos e equipados com a finalidade exclusiva de inspecionar a frota de veículos em circulação de modo seriado, quanto à emissão de poluentes, ruído e segurança.

CO: monóxido de carbono contido nos gases de escapamento.

CO e HC corrigido: valores de CO e HC corrigidos conforme a expressão:

$$X_{\text{corrigido}} = \frac{15}{(CO + CO_2)_{\text{medido}}} \cdot X_{\text{medido}}$$

onde X = CO ou HC

CO₂: dióxido de carbono contido nos gases de escapamento.

Descontaminação do óleo do cárter: procedimento utilizado para que os gases contaminantes do óleo do cárter sejam recirculados através do sistema de recirculação dos gases do cárter e queimados na câmara de combustão.

Diluição: somatória das concentrações de monóxido de carbono e dióxido de carbono dos gases de escapamento, em porcentagem de volume.

Estágio inicial do programa: período estabelecido pelos órgãos estaduais e municipais competentes, diretamente responsáveis pelo Programa de I/M, para a sua adequação operacional e conscientização do público, caracterizado por um prazo normalmente não superior a 24 meses a partir do início efetivo das inspeções.

Fumaça visível: produtos de combustão, visíveis a olho nu, compostos por partículas de carbono, óleo lubrificante e combustível parcialmente queimado, excetuando-se o vapor de água.

Funcionamento irregular do motor: condição de operação caracterizada por uma nítida instabilidade da rotação de marcha lenta e/ou quando o motor do veículo só opera mediante o acionamento do afogador ou do acelerador.

Gás combustível: combustível gasoso, utilizado em motores de combustão interna, tal como gás natural, gás liquefeito de petróleo ou biogás.

Gás de escapamento: substâncias emitidas para a atmosfera provenientes de qualquer abertura do sistema de escapamento.

HC: combustível não queimado contido nos gases de escapamento, formado pelo total de substâncias orgânicas, incluindo frações de combustível e subprodutos resultantes da combustão presentes no gás de escapamento.

I/M: Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, caracterizados pela inspeção periódica da emissão de poluentes atmosféricos e ruído.

I/M Integrado: Programa de I/M que além de itens relacionados com a emissão de poluentes atmosféricos e ruído, inspeciona também aqueles relacionados com a segurança veicular.

Item de controle de emissão: componente e sistema desenvolvido especificamente para o controle de emissão de poluentes e/ou ruído. Considera-se como tal o conversor catalítico (catalisador), os sistemas de recirculação de gases do cárter e de escapamento, o sistema de controle de emissões evaporativas e outros, a critério do órgão responsável pelo Programa.

Marcha Lenta: regime de trabalho em que a velocidade angular do motor especificada pelo fabricante deve ser mantida durante a operação do motor sem carga e com os controles do sistema de alimentação de combustível, acelerador e afogador, na posição de repouso.

Mistura-ternária: mistura combustível formulada para a substituição do etanol hidratado, composta de 60% de etanol hidratado, 33% de metanol e 7% de gasolina.

Opacidade: absorção de luz sofrida por um feixe luminoso ao atravessar uma coluna de gás de escapamento, expressa em porcentagem entre os fluxos de luz emergente e incidente.

Vazamentos: vazamentos de fluidos do motor e do sistema de alimentação de combustível.

RESOLUÇÃO Nº 8, DE 31 DE AGOSTO DE 1993

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - CONAMA, no uso das atribuições previstas na Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, alterada pelas Leis nº 7.804, de 18 de julho de 1989, e nº 8.028, de 12 de abril de 1990, e regulamentada pelo Decreto nº 99.273, de 06 de junho de 1990, e no Regimento Interno aprovado pela Resolução/CONAMA nº 025, de 03 de dezembro de 1986,

Enlha n.º	09	de proc.
n.º	522	de 19 94
PAG. 14764		

11.7. Nenhum serviço de ajuste ou reparação de veículos poderá ser realizado nos centros de inspeção. Os operadores de linha, o pessoal de apoio e supervisão não poderão recomendar empresas para realização dos serviços.

11.8. Os equipamentos utilizados na inspeção de veículos leves do Ciclo Otto deverão apresentar as seguintes características:

11.8.1. Os analisadores de CO, HC e CO₂ devem ser do tipo infravermelho não dispersivo ou de concepção superior, devem atender às especificações estabelecidas na regulamentação BAR 90, do Bureau of Automotive Repair do Estado da Califórnia, EUA, ou em normas de maior atualização tecnológica, serem adequados aos combustíveis utilizados no território nacional, e aprovados pelo órgão ambiental do Estado.

11.8.2. Os analisadores de gases devem possuir sistema adequado de verificação e eliminação automática de aderência de HC no sistema de amostragem.

11.8.3. Os medidores de nível sonoro utilizados devem atender aos requisitos estabelecidos pela norma NBR - 9714 - Ruído Emitido por Veículos Automotores na Condição Parado - Método de Ensaio ou em normas de maior atualização tecnológica.

11.9. Os medidores de velocidade angular do motor devem ter um tempo de resposta máximo de 0,5 segundos e uma exatidão igual ou inferior a ± 50 rpm.

11.10. Os equipamentos utilizados para a medição de CO, HC, CO₂, velocidade angular do motor e nível de ruído, devem estar sempre calibrados, possuir funcionamento automático e não devem permitir a interferência do operador no registro dos valores medidos.

11.11. Os resultados da inspeção devem ser impressos em formulário próprios indicando os itens inspecionados.

11.11.1. O resultado da emissão de CO deve ser preferencialmente registrado sob as formas de CO médio (não corrigido) e CO corrigido.

11.12. Os centros de inspeção deverão manter equipamentos de reserva calibrados e estoque de peças de reposição, de modo a garantir que eventuais falhas de equipamentos não venham provocar paralisações significativas na operação das linhas de inspeção.

11.13. O órgão ou empresa responsável pela operação do Programa deverá realizar verificações periódicas da calibração e manutenção geral dos equipamentos utilizados nos centros de inspeção, bem como desenvolver programas de auditoria de equipamentos e procedimentos, conforme os critérios estabelecidos pelos órgãos competentes.

ANEXO III

PROCEDIMENTOS DE INSPEÇÃO PARA VEÍCULOS LEVES DO CICLO OTTO

III.1. Previamente à inspeção, deverá ser apresentada a documentação de identificação do veículo para registro.

III.2. Os veículos equipados para operar, por opção do usuário, com mais de um tipo de combustível, deverão ser testados com todos os tipos de combustíveis previstos.

III.3. Após o registro dos dados do veículo, os operadores de linha deverão verificar se o veículo apresenta funcionamento irregular do motor, emissão de fumaça visível (exceto de vapor de água), vazamentos aparentes e alterações no sistema de escapamento. Constatada qualquer falha desses problemas, o veículo será considerado rejeitado e será fornecido o Relatório de Inspeção do Veículo.

III.4. No caso do veículo não ter sido rejeitado, será submetido a uma inspeção visual dos itens de controle de emissão.

III.5. Após a inspeção visual deverá ser medido o nível de ruído na condição parado nas proximidades do escapamento, conforme procedimentos estabelecidos na Norma NBR-9714 - Ruído Emitido por Veículos Automotores na Condição Parado - Método de Ensaio.

III.6. Previamente à medição dos gases de escapamento, deverá ser realizada a descontaminação do óleo do cárter mediante a aceleração com o veículo parado, em velocidade angular constante, de aproximadamente 2500 rpm, sem carga e sem uso do afofador, durante um período mínimo de 30 segundos.

III.7. Logo após a descontaminação do óleo do cárter, deverão ser realizadas as medições dos níveis de concentração de CO, HC e diluição dos gases de escapamento do veículo a 2500 rpm $\pm$ 200 rpm sem carga. Em seguida são medidos os valores das concentrações de CO, HC e diluição em marcha lenta e da velocidade angular. Em caso de aprovação, será emitido o certificado de Aprovação do Veículo. Em caso de reprovação em qualquer um dos itens inspecionados, exceto as concentrações de CO e HC, o veículo será reprovado e será fornecido o Relatório de Inspeção do Veículo.

III.8. Se os valores medidos de CO e HC não atenderem aos limites estabelecidos no Anexo I, o veículo será pré-condicionado mediante a aceleração em velocidade angular constante de aproximadamente 2500 rpm sem carga e sem uso de afofador durante 180" e novas medições de CO, HC e diluição a 2500 rpm $\pm$ 200 rpm sem carga e marcha lenta serão realizadas. Se os novos valores medidos atenderem aos limites estabelecidos, o veículo será aprovado e será fornecido o Certificado de Aprovação do Veículo. Em caso de reprovação, será fornecido o Relatório de Inspeção do Veículo.

III.9. Procedimentos alternativos à sistemática de descontaminação do óleo do cárter que evitem ou minimizem a interferência dos gases do cárter nas medições, poderão ser adotados, desde que tenham sido comprovados e operacionalmente viáveis.

ANEXO I

LIMITES PARA FINS DE INSPEÇÃO DE VEÍCULOS LEVES DO CICLO OTTO

1.1. Monóxido de Carbono corrigido - CO em Marcha Lenta e 2500 *

rpm

ANO-MODELO	LIMITES (% vol.)	
Até 1979	7,0 (*)	6,0
1980-1988	6,5 (*)	5,0
1989	6,0 (*)	4,0
1990/1991	5,5 (*)	3,5
1992-1996	5,0 (*)	3,0
a partir de 1997	1,5 (*)	1,0

1.2. Combustível não Queimado não corrigido - HC em Marcha Lenta e 2500 rpm

Combustível	LIMITES	
	Gasolina/Misturas (gasolina/álcool)/gás combustível (ppm)	Álcool/Mistura Ternária (ppm)
Todos	700	1100

1.3. Velocidade angular em regime de Marcha Lenta - rpm

600 a 1200 rpm para todos os veículos

1.4. Diluição mínima - % (CO + CO₂)

6% para todos os veículos

Observações: (*) Limites de CO opcionais, válidos somente para o estágio inicial do Programa de I/M.

ANEXO II

CARACTERÍSTICAS DOS CENTROS DE INSPEÇÃO

11.1. Os centros de inspeção deverão ser construídos em locais escolhidos adequadamente para que seu funcionamento não implique em prejuízo do tráfego em suas imediações. Deverão possuir área de estacionamento para funcionários e visitantes, área de circulação e espera dos veículos, área coberta para serviços gerais e administrativos e instalações para guarda de materiais, peças de reposição e gases de calibração.

11.2. Os centros de inspeção deverão ser cobertos, possibilitando o desenvolvimento das atividades de inspeção, independentemente das condições climáticas e dispor de ventilação adequada para permitir a inspeção de veículos com o motor ligado.

11.3. Os centros de inspeção deverão ser adequadamente dimensionados e possuir sistema de múltiplas linhas de inspeção de modo a evitar interrupções das atividades e filas do tempo de espera superior a 30 minutos.

11.4. Os centros de inspeção deverão funcionar em regime de horário que possibilite atendimento adequado aos usuários.

11.5. Todas as atividades de coleta de dados, registro de informações, execução dos procedimentos de inspeção, comparação dos dados de inspeção com os limites estabelecidos e fornecimento de certificados e relatórios, deverão ser realizadas através de sistemas informatizados.

11.5.1. Os sistemas deverão permitir o acesso em tempo real aos dados de inspeção em cada linha, bem como o controle do movimento diário, pela unidade de supervisão do Programa, que deverá estar permanentemente interligada com os centros de inspeção.

11.5.2. Os sistemas devem ser projetados e operados de modo a impedir que os operadores de linha tenham acesso a controles que permitam a alteração de procedimentos ou critérios de rejeição/aprovação/reprovação.

11.5.3. Somente os operadores certificados poderão ter acesso ao sistema de operação das linhas de inspeção, através de código individual.

11.6. As linhas de inspeção deverão ser operadas por pessoal devidamente treinado e certificado para o desenvolvimento das atividades de inspeção.

11.6.1. É de responsabilidade do órgão ou empresa responsável pela operação do Programa a certificação de operadores de linha dos centros de inspeção.

11.6.2. Os operadores de linha deverão ser certificados periodicamente, para atualização em novas tecnologias empregadas para o controle das emissões de poluentes pelos veículos.

PAG. 1476

Art. 7º A periodicidade da inspeção será definida pelos órgãos estaduais e municipais competentes e deverá ser de, no máximo, uma vez a cada ano, podendo, contudo, ser previsto uma frequência maior, no caso de frotas urbanas de uso intenso.

Art. 8º A vinculação dos Programas de I/M com o sistema de licenciamento anual dos veículos deverá ser estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, de forma que os veículos reprovados na inspeção não recebam autorização para circulação.

Parágrafo único. Fica a critério dos órgãos competentes, o estabelecimento de Programas Integrados de I/M, de modo que, além da inspeção obrigatória de itens relacionados com as emissões de poluentes e ruído, sejam também incluídos aqueles relativos à segurança veicular, de acordo com regulamentação específica dos órgãos de trânsito.

Art. 9º Todos os veículos pertencentes à frota alvo definida pelos órgãos competentes deverão ser inspecionados com antecedência máxima de noventa dias da data limite para o seu licenciamento anual.

Parágrafo único. Os veículos que não tiveram sido inspecionados até a data limite do licenciamento poderão ser inspecionados após a mesma, sujeitando-se porém, as normas e sanções decorrentes do licenciamento extemporâneo ou da ausência deste.

Art. 10. O critério de rejeição/aprovação/reprovação dos veículos inspecionados nos Programas de I/M deve ser tal que, se o veículo for reprovado em um único item relativo à inspeção visual, ou aos parâmetros medidos, será rejeitado/reprovado na inspeção.

§ 1º Os procedimentos de inspeção para veículos leves do ciclo Otto deverão atender aos requisitos mínimos estabelecidos no Anexo III desta Resolução.

§ 2º Os procedimentos de inspeção constantes do Anexo III poderão ser revistos após o estágio inicial do Programa, tendo em vista a sua adequação operacional, devendo as alterações propostas serem submetidas, previamente a sua adoção, à aprovação do CONAMA.

Art. 11. Em caso de aprovação, será fornecido o Certificado de Aprovação do Veículo, indicando os itens inspecionados e os respectivos resultados.

Art. 12. Em caso de rejeição/reprovação, será fornecido o Relatório de Inspeção do Veículo com a indicação do(s) item(ns) reprovado(s).

§ 1º Os veículos rejeitados/reprovados deverá sofrer os reparos necessários e retornar para reinspeção, tendo direito, na primeira reinspeção, à isenção do pagamento ou redução do valor dos serviços, quando cobrados, nos prazos e condições estabelecidos pelos órgãos competentes.

§ 2º No estágio inicial do Programa, os órgãos competentes poderão considerar a possibilidade de inspeção mandatória e atendimento voluntário aos limites, com os objetivos de divulgação da sua sistemática, conscientização do público e ajustes das exigências do Programa.

§ 3º Em caso de haver necessidade de ajustes operacionais no Programa, os órgãos competentes poderão dispensar os veículos rejeitados/reprovados da segunda reinspeção, segundo um critério próprio, previamente estabelecido para o estágio inicial do Programa.

§ 4º Fica a critério dos órgãos competentes estabelecer procedimentos e limites específicos para os veículos que comprovadamente não tenham condições de atender às exigências desta Resolução.

Art. 13. Fica a critério dos órgãos competentes o estabelecimento de procedimentos e limites mais restritivos do que os estabelecidos nesta Resolução, desde que devidamente consubstanciados tecnicamente, respeitadas as características de emissão originais dos veículos e aprovados previamente pelo CONAMA.

Art. 14. Atendida a legislação pertinente e as normas locais, a implantação e a execução dos Programas de I/M poderá ser realizada por empresas com experiência comprovada na área, especialmente credenciadas ou contratadas pelos órgãos competentes ficando, sob a responsabilidade destes, a supervisão, acompanhamento e controle do Programa.

Art. 15. Ficará a critério dos órgãos competentes, nos termos da legislação vigente, o estabelecimento dos valores a serem cobrados para inspeção dos veículos.

Art. 16. Atendidas as condições estabelecidas nesta Resolução, caberá aos órgãos estaduais e municipais competentes, a elaboração dos critérios para implantação e execução dos Programas de I/M e para a certificação de operadores de linha dos centros de inspeção, bem como, o estabelecimento de procedimentos de controle de qualidade, auditorias e normas complementares, tendo em vista as peculiaridades locais.

Art. 17. Os órgãos competentes responsáveis pelos Programas de I/M deverão monitorar a qualidade dos combustíveis na região de interesse e relatar, periodicamente, os resultados aos órgãos competentes pela fiscalização de suas especificações.

Art. 18. Para os fins desta Resolução, são utilizadas as definições constantes do Anexo IV desta Resolução.

Art. 19. Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

RESOLUÇÃO Nº 7, DE 31 DE AGOSTO DE 1993

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - CONAMA, no uso das atribuições previstas na Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, alterada pelas Leis nº 7.804, de 18 de julho de 1989, e nº 8.028, de 12 de abril de 1990, e regulamentada pelo Decreto nº 99.274, de 06 de junho de 1990, e no Regimento Interno aprovado pela Resolução/CONAMA nº 025, de 03 de dezembro de 1986,

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

Considerando que a desregulagem e alteração das características originais dos veículos automotores contribui significativamente para o aumento das emissões de poluentes;

Considerando que, de acordo com a experiência internacional, os Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso contribuem efetivamente para o controle da poluição do ar e economia de combustível;

Considerando que a Resolução CONAMA nº 18/86 previu a implantação, pelas administrações estaduais e municipais, de Programas de Inspeção e Manutenção para Veículos Automotores em Uso;

Considerando a necessidade de estabelecer padrões de emissão para veículos em uso e uniformizar os procedimentos a serem adotados na implantação dos referidos Programas;

Resolve definir as diretrizes básicas e padrões de emissão para o estabelecimento de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M.

Art. 1º Ficam estabelecidos como padrões de emissão para veículos em circulação os limites máximos de CO, HC, diluição, velocidade angular do motor e ruído os para veículos com motor do ciclo Otto e opacidade de fumaça preta e ruído para os veículos com motor do ciclo Diesel.

§ 1º Os limites a que se refere este artigo, se destinam à avaliação do estado de manutenção de veículos em circulação, e ao atendimento dos Programas de I/M.

§ 2º Para os veículos leves do ciclo Otto, ficam estabelecidos

os limites máximos de CO, HC, diluição e velocidade angular do motor do Anexo I.

§ 3º Os demais limites máximos de que trata este artigo serão estabelecidos pelo CONAMA.

§ 4º Os limites máximos estabelecidos poderão ser revistos após o estágio inicial do Programa, tendo em vista a sua adequação operacional, devendo as alterações propostas serem submetidas, previamente à sua adoção, à aprovação do CONAMA.

Art. 2º Os Programas de I/M serão implantados prioritariamente, a critério dos órgãos estaduais e municipais competentes, em regiões que apresentem um comprometimento da qualidade do ar, devido às emissões de poluentes pela frota circulante.

Art. 3º Todos os veículos automotores com motor de combustão interna estão sujeitos à inspeção obrigatória, independentemente do tipo de combustível que utilizarem, observado o disposto no artigo 4º desta Resolução.

Parágrafo único. Os veículos concebidos exclusivamente para aplicações militares, agrícolas, de competição, tratores, máquinas de terraplenagem e pavimentação e outros de aplicação especial, poderão ser dispensados da inspeção obrigatória pelos órgãos estaduais e municipais competentes.

Art. 4º Caberá aos órgãos estaduais e municipais competentes, considerando as necessidades e possibilidades regionais, a definição da frota alvo do Programa, que poderá ser apenas uma parcela da frota licenciada na região de interesse.

§ 1º A frota alvo de que trata este artigo poderá ser ampla ou restringida, a critério dos órgãos competentes, em razão da experiência e resultados obtidos com a implantação do Programa e das possibilidades e necessidades regionais.

§ 2º No estágio inicial do Programa deve-se priorizar a inspeção dos veículos ano-modelo 1989 em diante.

§ 3º Os órgãos estaduais e municipais competentes deverão divulgar, permanentemente, as condições de participação da frota alvo no Programa e as informações básicas relacionadas à inspeção.

Art. 5º Os Programas de I/M deverão ser dimensionados, prevendo a construção de linhas de inspeção para veículos leves e pesados, na proporção adequada à frota alvo do Programa.

Art. 6º As inspeções obrigatórias deverão ser realizadas em centros de inspeção distribuídos pela área de abrangência do Programa.

§ 1º Os centros de inspeção deverão apresentar as características constantes do Anexo II desta Resolução, no que se refere à sua implantação e operação.

§ 2º Os órgãos estaduais e municipais competentes poderão instalar ou autorizar a instalação de estações móveis de inspeção para a solução de problemas de abrangência específicos, ou para o atendimento local de grandes frotas cativas.

02001.568-914 X 07
CRA

DI TEREZINHA NASSO CAMPE
Oficial de Administração
SVMA-SCAAJ



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

1

Folha n.º <u>13</u> de proc. n.º <u>522</u> de 19 <u>94</u>	Folha n.º <u>-85-</u> do proc. n.º <u>02.001.568-94*07</u> ass. <u>[assinatura]</u>
ANECI TEREZINHA RISSO CAMPOS Oficial de Administração Geral SVMA-DCA-AJ	

PROCESSO ADMINISTRATIVO No. 02-001-568-94*07

Senhor Secretário,

1.Trata-se de expediente relacionado com a implantação, no âmbito do Município de São Paulo, do Programa de Manutenção e Inspeção de Veículos em Uso - I/M-SP, instituído pelo Decreto de n. 34.099, de 14 de abril de 1994.

2.Em atenção à norma do art. 3o. do referido Decreto, foi editada a Portaria n. 036/SVMA.G/94, que constituiu Comissão Especial para a futura licitação, visando a outorga de permissão de serviço de interesse público, consistente na inspeção dos veículos abrangidos pelo Programa.

3.A Comissão, após preliminar análise do caso, submeteu a Vossa Senhoria relatório (fls. 76/78), solicitando a prorrogação do prazo para a abertura do certame licitatório.

4.O expediente foi encaminhado ao Excelentíssimo Senhor Prefeito que, através da edição do Decreto n. 34.178/94, publicado em 24 de maio de 1994, concedeu prazo suplementar de 90 (noventa) dias.

5.Nesse ínterim, foram realizadas tratativas com o Governo do Estado de São Paulo, que instituiu programa semelhante, através do Decreto Estadual n. 38.789, de 17 de junho de 1994, a fim de que fossem realizadas ações coordenadas, no âmbito da Região Metropolitana de São Paulo (p.a. nº 02-001.986-94*77).

As tratativas culminaram com a celebração, em 21 de setembro de 1994, de Convênio entre a Municipalidade e o Governo Estadual de São Paulo.

6.Diante dos fatos relatados, cumpre-nos destacar que ainda apresenta-se pendente de solução a questão relativa à forma de custeio do Programa, no âmbito deste Município.



Folha n.º 14	de 1993	Folha n.º 86 - do proc.
n.º 522	de 1993	n.º 02-001.568-74.07
		ass. <i>[assinatura]</i>

ANEEI TEREZINHA RISSO CAMPOS
Oficial de Adm. Geral
SVMA-SCM-03

Assim, vejamos:

6.1. O Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, através da Resolução n. 7/93, estabeleceu diretrizes básicas para a aferição de emissão de poluentes dos veículos em uso, nos Estados e Municípios - órgãos integrantes do SISNAMA.

Aos 28 de outubro de 1993, sobreveio a Lei Federal n. 8.723, que estabeleceu procedimentos para a realização de inspeções e fiscalizações periódicas.

No âmbito do Município de São Paulo, a matéria foi regulamentada através do Decreto n. 34.099/94. Ainda, com inspiração no art. 8. da Resolução n. 7/93 do CONAMA, o citado Convênio vinculou a certificação de emissão de gases poluentes, realizada pela Municipalidade ao licenciamento de veículos, efetuado, anualmente, pelo Departamento de Trânsito - DETRAN.

6.2. O ato de certificação da emissão de poluentes consubstancia-se, sem dúvida, no poder de polícia da Administração.

Entretanto, a certificação deve ser precedida de atividades consistentes em exames, verificações e confrontos dos veículos submetidos à análise com os padrões ditados pela Administração, a fim de que se verifique a conformidade das condições do automotor com as exigências legais ao seu uso regular.

Tais atividades preliminares - que são eminentemente técnicas e, portanto, não se consubstanciam em atos próprios, caracterizáveis como oriundos do poder de polícia -, de acordo com o Decreto n. 34.099/94, deverão ser delegadas a terceiros, que serão selecionados mediante procedimento licitatório e sujeitar-se-ão ao percebimento de "remuneração" (art. 3.).

6.3. Questiona-se, nesta oportunidade, qual a natureza da "remuneração" aludida no referido Decreto (taxa ou preço público).

Por primeiro, cumpre distinguir os dois conceitos:



Folha n.º 15
Art. 145, § 1º, da Lei 44
em razão do
potencial de serviços públicos específicos e divisíveis,
prestados ao contribuinte ou postos à sua disposição

A taxa é espécie do gênero tributo (Constituição da República) e é cobrada em razão do exercício do poder de polícia ou pela utilização efetiva ou potencial de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos à sua disposição.

A taxa, portanto, tem como fato gerador um serviço utilizado, de forma efetiva ou potencial, pelo contribuinte.

O preço público (ou tarifa) constitui-se na remuneração paga pelo usuário de um serviço ao poder público ou a seus agentes delegados - concessionários ou permissionários. O quantum da remuneração é fixado pela Administração.

Este é o regramento constitucional, *in verbis*:

Art. 175 : *Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.*"

Parágrafo Único: A lei disporá sobre:

(...)

III. Política tarifária.

À vista do texto constitucional podemos inferir, de plano, duas conclusões:

a. a taxa pode ser cobrada pela utilização efetiva ou potencial de um serviço; o preço, como contraprestação, só é exigível mediante a real fruição do serviço. Assim, a simples disponibilização de um serviço não autoriza a cobrança de preço público.

b. dada a intransferibilidade do poder de tributar, a taxa, como tributo, só pode ser cobrada pela Administração Direta. Os preços públicos, como "justa remuneração do capital investido" (Hely Lopes Meirelles, Direito Municipal Brasileiro, 6a. ed.- Ed. Malheiros - São Paulo, pág. 146), pode ser cobrado diretamente pelo prestador de serviços.

No que tange à questão relativa à obrigatoriedade ou facultatividade da utilização do serviço para a caracterização da natureza da retribuição (taxa ou preço), a despeito de respeitáveis posições doutrinárias, não nos parece ser este o critério definidor da receita.

Com efeito, a Constituição da República quando diferencia as espécies de receita, nos parece levar em consideração a natureza do serviço - passível ou não de delegação a terceiros - para definir a forma de retribuição.



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

02.001.340-44*04

Folha nº	16	de	16
n.º	522	de	10

TEREZINHA RISSO CAMPOS
Oficial de Administração Geral
SVMA-SCAAJ

Por outro lado, no Estado ~~não intervencionista~~ a taxa, como tributo, só deve ser objeto de cobrança em relação a serviços não passíveis de delegação, sendo, portanto, irrelevante a obrigatoriedade ou facultatividade de sua utilização.

Tratando-se de serviço delegado - e, nesse passo a própria Constituição aponta o caminho -, deve ser este remunerado através de preço público.

Não é, portanto, a obrigatoriedade ou a facultatividade da utilização do serviço a nota diferenciadora e definidora da forma de sua retribuição, mas a própria natureza da atividade desempenhada.

Quando deparamo-nos com atividades tipicamente públicas, insuscetíveis de delegação, deveremos ver estabelecida uma taxa. Acrescente-se que, dada a imprescindibilidade do serviço, impassível de delegação e tipicamente estatal, este é, via de regra, obrigatório. Entretanto, como já salientado, não é a característica da compulsoriedade de sua fruição que poderá determinar a forma retributiva.

Detaque-se, ainda que a compulsoriedade tem caráter relativo e não pode ser, de forma válida, vetor apto a definir as hipóteses sujeitas à taxa ou ao preço público.

A título de exemplo, permitimo-nos lembrar a hipótese relativa ao transporte coletivo. Trata-se, sem dúvida, de preço público. Entretanto, no momento em que o usuário utiliza-se do serviço, é obrigado a pagar a tarifa.

As confusões hoje existentes, a nosso ver, são frutos do Estado excessivamente intervencionista que procurou atuar em áreas não destinadas aos seu exercício exclusivo.

Conclui-se, portanto, que quando se tratar de serviço indelegável estaremos diante de hipótese que legitima a cobrança de taxa. Ao reverso, se a atividade for passível de delegação (e, portanto, não caracterizada como tipicamente estatal), facultada é a cobrança de preço público ou tarifa.

6.4. No caso, ora em exame, o ato de certificação constitui-se em emanção do poder de polícia do Estado e é indelegável. Deve a certificação ser procedida pela Administração e remunerada, se assim o for conveniente, através de taxa.



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

Folia n.º 17 de proc.
n.º 522 de 1994

ERESINHA A. DEO CAMPOS
Chefe de Departamento Geral
SVMA-DEP-G

As atividades de inspeção de emissão de poluentes, como meros atos técnicos de aferição de desempenho de determinado veículo, podem ser delegadas a terceiros e remuneradas mediante preço público.

Tal é, ademais, a sistemática adotada em todos os países que já têm implantado programas semelhantes, como é a experiência de Portugal, Espanha, Estados Unidos, dentre outros.

Desta forma, a operação do Programa dar-se-ia da seguinte maneira:

a. o usuário encaminhar-se-ia ao centro de inspeção e submeteria seu veículo aos testes recomendados;

b. o agente (concessionário ou permissionário) afere o nível de emissão de poluentes, de acordo com critérios previamente estabelecidos pela Administração e comunica ao Poder Público e ao usuário o resultado do teste;

c. com base no resultado de desempenho aferido e à vista de critérios técnicos e legais, a Administração concede ou não o Certificado de Emissão de Gases Poluentes, que deverá ser apresentado, pelo proprietário, por ocasião do licenciamento do veículo.

7. Ademais, com vistas a que o sistema não se torne extremamente complexo, obrigando o usuário ao recolhimento de taxa pelo exercício do poder de polícia e ao pagamento de preço pelo serviço de aferição, sugerimos seja uma parcela do produto arrecadado pelo agente delegado repassada diretamente à Secretaria gestora do Programa (SVMA), com vistas ao seu custeio.

Com efeito, não se tratando de taxa, passível é a vinculação de parcela da receita do Programa à despesa específica, já que a Constituição da República (art. 167) só veda tal medida em relação aos tributos.

Entretanto, a vinculação de receita a órgão, fundo ou despesa deve ser prevista na lei orçamentária.

8. Por outro lado, em observância ao Princípio de Legalidade, consagrado pela norma do Inciso II do art. 5º da Constituição da República, entendemos deva o Programa ser instituído ao menos no que tange à compulsoriedade da certificação, através de lei.

9. Diante de todo o exposto, permitimo-nos sugerir a alteração do Decreto n. 34.099/94, com vistas a:



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

02-001-6-11807

R. Campos

Folha n.º	18	de	pro	ANECI TEREZINHA RISSO CAMPOS
n.º	522	da	19	94
				Oficial de Administração Geral SVMA-SGA-AJ

- a. distinguir as atos de certificação ~~que devem caber ao Poder Público~~ dos atos de ~~aferição~~ (passíveis de delegação);
- b. vincular parcela da receita auferida pelo agente delegado ao custeio do Programa;
- c. instituir a obrigatoriedade do Programa através de lei.

É o parecer que submetemos à análise e deliberação de Vossa Senhoria.

São Paulo, 07 de outubro de 1994.

Glaucia Savin
GLAUCIA SAVIN
Assistente Técnica



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Folha n.º	19	de proc.
n.º	522	de 19 94

Folha de informação n.º -93-

d. processo n.º 02-001.568-94*07 em 14 / 10 / 94 (a) *R. Campos*

ANEEL TE... CAMPOS
Oficial de... Geral
SV...AJ

INTERESSADO: S.V.M.A.

ASSUNTO: Reabre e prorroga o prazo previsto no artigo 3º
do Decreto nº 34.099, de 14 de abril de 1994.

S.G.M. - ATL

Sra. Assessora Chefe,

À vista das ponderações da Assessora Jurídica
desta Pasta, que acolho, encaminho o presente a Vossa Senho-
ria para análise e adoção das providências necessárias ao en-
caminhamento do Projeto de Lei.

Em 14 de outubro de 1994

Werner Eugênio Zulauf
WERNER EUGÊNIO ZULAUF

Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente

GS/atrc.

17/10/94



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 20

do processo nº 522 de 19 94 25, 11 / 94 (a)

Sr. Assessor Chefe,
Sobre o assunto, nada consta,
em 25/11/94.

FATIMA L. MOREIRA MOTTI
Assist. Parlamentar

À Com. de Const. e Justiça

25, 11, 94

LUIZ ANEIAS DE OLIVEIRA
Ass. Téc. 1

Recebido na Comissão de
Constituição e Justiça
Em 28/11/94 às 1200 hs.

Ao Nobre Vereador
para relatar.

Sala da Comissão de Constituição e Justiça

em _____ de _____ de 19. _____

Presidente

SEGUE juntado nesta data, documento e papel para informação, rubricado

sob folha nº 21

Em 13/12/94

(a)



Câmara Municipal de São Paulo

Acta n.º	21	de proc.
N.º	522	de 19 94
O funcionário	Q	

PRORROGAÇÃO

Tendo em vista a necessidade de maiores estudos da matéria, prorrogo o prazo para emissão de parecer desta Comissão, conforme disposto no art. 63, "caput", do Regimento Interno.

Em, 13/12/94.

Ver. Dárcio Arruda

Presidente da Comissão de
Constituição e Justiça



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 22 do proc.
N.º 522 de 1994
O funcionário

PARECER
1540/94

DAS COMISSÕES REUNIDAS DE
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA; POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E
MEIO AMBIENTE; ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; ATIVIDADE ECONÔMICA E
FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 522/94

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do Poder Executivo, que dispõe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", no âmbito da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SUMA.

Referido Programa tem por objetivo a instalação, no território do Município, de centros de inspeção e certificação de veículos, de forma a controlar as emissões de poluentes pela frota licenciada no Município de São Paulo.

Os serviços de inspeção serão realizados por empresa ou consórcio de empresas concessionárias, selecionadas mediante concorrência pública, pelo prazo de 15 anos, renovável por igual período, sob a fiscalização da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente.

A concessionária será remunerada através de preço público cobrado dos proprietários de veículos integrantes da frota alvo, e repassará, mensalmente, ao poder concedente,



Câmara Municipal de

Folha n.º	23	de proc.
N.º	522	de 1994
O Município	São Paulo	

3% (três por cento) do produto arrecadado em razão da prestação dos serviços objeto da concessão.

A inspeção e certificação de veículos será obrigatória e será pressuposto à obtenção do licenciamento anual dos veículos.

A constituição de um programa como o pretendido tem por fundamento a competência comum das três esferas de governo de proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas, consoante dispõe o artigo 23, inciso VI, da Constituição Federal.

Através do Decreto Estadual nº 38.789/94, o Governo do Estado de São Paulo instituiu idêntico programa, atribuindo à CETESB a responsabilidade pelo planejamento, gerenciamento, divulgação e fiscalização do programa, bem como vinculando a renovação da licença de trânsito à obtenção do Certificado de Aprovação de Emissões do Veículo.

Tendo em vista que a competência para o licenciamento de veículos, segundo o Código Nacional de Trânsito, cabe aos DETRANS, órgãos estaduais, o Município somente poderia implantar um sistema de verificação de emissão de poluentes por veículos através de um convênio com o Estado, o que foi feito pela Prefeitura do Município de São Paulo, cujo convênio com o Estado de São Paulo foi firmado em 21 de setembro do corrente, e publicado no DOM, edição de 24 de setembro p.passado.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 24 do proc.
n.º 322 de 1994
do funcionário

Assim, nos termos do referido convênio, ficou acertada a instalação, no território do Município de São Paulo, do I/M - RMSP, formulado segundo os critérios contidos na Resolução nº 7, de 31 de agosto de 1993, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, que define as diretrizes básicas e padrões de emissão para o estabelecimento de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M.

Diante de todo o exposto, sob o aspecto legal nada obsta a presente propositura, que encontra amparo nos artigos 23, VI, e 225 da Constituição Federal; Lei Federal nº 8.723/93, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores; Resolução - CONAMA nº 7/93; artigo 191 da Constituição do Estado de São Paulo; e artigos 37, § 22, IV; 69, IX, e 180 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Pela Legalidade.

Sala das Comissões Reunidas, 19/12/94.

Comissão de Constituição e Justiça,

- DÁRCIO ARRUM
- TATO
- AURÉLIO
- MENTOR
- MENDONÇA
- NODA
- SANCHEZ
- VIVIAN

Quanto ao mérito, as Comissões de Política Urbana; Administração Pública e Atividade Econômica, são francamente a favor do projeto, eis que significa importante esforço no



Câmara Municipal de

Folha n.º 25 do proc.
N.º 522 de 1994
O Funcionário *P. C.*
São Paulo

sentido do controle da poluição ambiental, e conseqüente melhora das condições de vida em nosso Município.

Com efeito, é do conhecimento público o sério problema que a emissão de poluentes por veículos automotores representa para a população desta metrópole, e cabe ao Poder Público promover todas as medidas ao seu alcance a fim de minimizar esse problema.

Cabe-nos ressaltar, também, a louvável preocupação consubstanciada no projeto com a parte educativa do programa, a ser desenvolvida por meio de ampla campanha de esclarecimento à população.

Por todo o exposto, somos

Favoráveis à propositura.

Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio

Ambiente,

- ZULATÊ
- TONINHO
- ALTAÍZA
- LUND
- FENEGHINI
- FÁRIA LIMA
- LAJULO

Comissão de Administração Pública,

- CHICO
- ALEX
- ARQUIARDO
- DEVARIR
- ESTIMA
- GILBERTO NASC
- VITAL

Comissão de Atividade Econômica,

Sob o aspecto financeiro, nada há a opor ao projeto, tendo em vista que é prevista a forma de

- LÍDIA
- SALA
- VITA
- FACHEIRO
- J. J. J.
- K. B. J.
- C. J.



Câmara Municipal de

Folha n.º 26 do proc.
N.º 522 de 194
O Secretário Paulo

remuneração dos serviços através da cobrança de preço público dos usuários, bem como o repasse de 3% do produto arrecadado pela concessionária ao poder concedente, a fim de custear as despesas de fiscalização do programa.

Favorável, portanto, é o parecer.

Comissão de Finanças e Orçamento,

- ALMIR
- MADEIRA
- KASSAB
- INDIR
- HANNA
- ODILON
- ZENAS
- Viante

[Handwritten signatures and initials over the text]

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE FINANÇAS E ORÇAMENTO
1944



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 27 do proc
n.º 522 de 1994
o funcionário

Sra. Secretária:

Tendo em vista que a matéria de que trata a propositura tem maior correlação com as atribuições regimentais da douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, solicito, destarte, o encaminhamento do presente à citada Comissão para realização de audiências públicas, conforme determina o artigo 41, inciso VIII, da Lei Orgânica do Município.

07.02.95

Almir Guimarães

Presidente da Comissão
de Finanças e Orçamento

À Douta. Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio-Ambiente
Em, 08/02/95

MARGARETE NUNES SILVA
Secretaria

Recebido no Conselho de Política Urbana,
Metropolitana, em audiência em 15/02/95.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

5 CU - 10/10/94 - 10/10/94 - rubrica do 10h

(folhas de n.º 28033) 08/03/95 a)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
-TAQUIGRAFIA-

PROA n.º	28	do	pro
IN.º	522	de	1995
CO	funcionário		
ORADOR			CONT. AFABTE

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	

SEM REVISÃO

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA
E MEIO AMBIENTE.

Presidente: Sr. Vereador Antonio de Paiva Monteiro Fº.

Membros : Srs. Vereadores

Aldaíza Sposati

Bruno Feder

Tereza Cristina de Souza Lajolo

Emílio Meneghini

Faria Lima

AUDIÊNCIA PÚBLICA sobre os Pls. 522/94 e 259/94 ,
realizada no Salão Nobre da Câmara Municipal de São Paulo ,
em 23 de fevereiro de 1995.

Solicitante: Sr. Vereador Antonio de Paiva Monteiro Filho
(Memo. URB. nº.02/95)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
-TAQUIGRAFIA-

Folha nº 29	us. proc.
N.º 522	us. 95
O funcionário	

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. PARTE
A41	1	Marcelo	Com.Pol.Urb.	23.02.95		

O SR. PRESIDENTE (Antonio de Paiva Monteiro Filho) -

Vamos realizar mais uma audiência pública da Comissão de Política Urbana, com início marcado para 13 horas, mas que pela ~~am~~ ausência e demora de alguns integrantes, estamos iniciando as 13 horas e 45 minutos, com a presença dos nobres Vereadores Ana Maria Quadros, Emílio Meneghini, onde discutiremos ~~xxxx~~ o Projeto de Lei 522/94, de autoria do Executivo, o qual pedimos ao Secretário da Comissão que faça a leitura .

O SR. _____ - O Projeto de lei nº 522/94, de autoria do Executivo , cria, no âmbito da Secretaria do Verde e do Meio ~~AMBIENTE~~ ambiente, o programa de inspeção e manutenção de veículos.

Esse programa tem a finalidade de atacar o sério problema da grande quantidade de poluentes emitidas pelos veículos em circulação, o que compromete, deveras, o ar desta Cidade. Para tanto serão instalados no município centros de inspeção e especificação de veículos de forma a tentar controlar melhor ~~x~~ as emissões poluentes pela frota paulistana.

Esses centros de inspeção e especificação serão selecionados através de concorrência pública pela Secretaria do Verde entre empresas ou consórcio de empresas tecnicamente capacitadas.

A inspeção e especificação dos veículos da frota paulis-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 30 do proc.
N.º 322 de 1994
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A41	2	Marcelo	Com. Pol. Urbana	23.02.95		

tana será obrigatória e feita anualmente . A Secretaria do Verde e que definirá os padrões máximos de emissão de poluentes lançado pelos ~~veículos~~ ~~veículos~~ veículos com observação, naturalmente, dos limites constantes do Conama, Conselho Nacional do Meio-Ambiente.

A fiscalização e autuação dos veículos em desacordo caberá aos agentes ambientais, categoria funcional da Secretaria do Verde.

A A propositura prevê, também, que haverá ampla divulgação do programa em tela feita através de campanhas educativas e de esclarecimento e com publicidade dos locais onde serão instalados os centros de inspeção e especificação.

Justificativa do projeto. A desregulagem dos veículos aumenta de maneira expressiva a quantidade de poluentes que é emitida no ar, ~~comprometendo~~ comprometendo seriamente sua qualidade. Isso representa uma grande perda na qualidade de vida da população , sobretudo a . das grandes cidades, como é o caso de ~~de São~~ São Paulo.

Já em abril de 1994, o Executivo editou o Decreto nº 34.099/94, criando o programa de ~~hora~~ hora se pretende transformar em lei. Mas tarde, em setembro de 1994, foi celebrado o convênio entre o município e o estado para realização de ações coordenadas para os programas no âmbito da região metropolitana de São Paulo .



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 31 do proc.
N.º 522 de 1951
PRADONCIONÁRIO COM. APARTE

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	
A41	3	Marcelo	Com. Pol. Urb.	23.02.95	

Esse convênio ficou ~~xxx~~ condicionado à especificação dos veículos que, por sua vez, dependem da implantação de centros ou oficinas que possam realizar esse trabalho de natureza técnica e, portanto, perfeitamente delegável, que serão devidamente selecionados mediante procedimento licitatório.

O SR. PRESIDENTE (Antonio de Paiva Monteiro Filho) -

Queremos registrar também a presença do nobre Deputado Cosme Lopes, que nos abrilhanta com sua presença.

Lido o presente projeto, daremos a palavra aos participantes que queiram se manifestar no sentido favorável e, automaticamente, no sentido contrários . ~~Tem~~

Tem a palavra a Vereadora Ana Maria Quadros .

A SRA. ANA MARIA QUADROS - Tem duas questões aqui para a gente discutir. Como tem sido feito atualmente essa verificação? Na prática da cidade, ^{sem} ~~não tem~~ nenhuma verificação. A pergunta que ponho aqui para discutirmos, para trocarmos idéias, é a seguinte, isso aqui verifica realmente, adianta fazer essa verificação uma vez por ano? Você faz naquele momento e depois, como é que fica? Realmente isso auxilia? Veja que é claro que a qualidade de vida e o meio-ambiente bons, temos que dar todas as condições, mas eu pergunto se uma vez por



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
-TAQUIGRAFIA-

Folha nº 32 de proc
N.º 522 de 1998
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A41	4	Marcelo	Com.Pol .Urb.	23.02 .95		

ano o carro passando, se verificando, se se resolve o problema? Estou aqui colocando que me parece , a meu ver, que não resolva, mas na fundamentação de todo processo talvez tenha alguns justificativa que valesse a pena a gente aprofundar, porque uma vez por ano o que isso leva? Eu coloco essa questão para discussão, porque realmente a justificativa não resolve. Não ~~tem~~ teríamos outras maneiras mais eficientes de medir isso?

O SR. _____ - Eu creio que sobre esse assunto, ~~exigindo~~ obrigando a exibir o certificado na época do certificado, o indivíduo é obrigado a corrigir os defeitos do veículos. Agora, a manutenção é mais fácil que a correção do ~~f~~ defeito e em muitos casos ~~expres~~ até o próprio motorista pode chegar à conclusão



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
- TAQUIGRAFIA -

Folha no 33 do proc.
N.º 522 de 1985
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A42	1	Paula	Com.Fol.Urb.	23.02.95		

Agora, a manutenção é mais fácil do que a correção do defeito. De facto, o motorista pode chegar a conclusão de que fazendo economia de combustível, o carro estando regulado, será para ele uma atitude saudável.

O SR. ANTONIO DE PAIVA MONTEIRO FILHO - Não há dúvida de que analisando o projeto, podemos constatar que é uma medida salutar. Porém, sem dúvida nenhuma, esperamos que outros segmentos da sociedade se manifestem para que possamos ter mais dados para concluir.

E, não havendo mais ninguém que queira se manifestar, encerramos esta Audiência Pública.e, conforme o Regimento, convocamos a 2ª Audiência Pública para o dia 7 de março, às 11:00 horas, neste mesmo local. Muito obrigado.

DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA
DT. 10

Folha n.º 34 do proc.
N.º 522 de 1995
O funcionário

SEM REVISÃO

Comissão de Política Urbana, Metrop e Meio Ambiente

Presidente: Sr. V.º Antonio de Paula Monteiro F.º

Indicência Pública 2/ PLS. 522 e 604/94.

Em 08. março - 1995

Ho Sr. Emerson Luiz Fernandes de Frazz

(TOTAL 3 vias)

1215

Folha n.º 35 do proc.
N.º 522 de 1985
O funcionário *[assinatura]*

SEM REVISAO

**DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA
DT. 10**

1-7-3.
JOSÉ LUIZ DO AMARAL BATISTA
Diretor Téc. Depto. Taquigrafia
DT. 10



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
-TAQUIGRAFIA-

Folha n.º 36 do proc.
PAULO 522 954
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE

SEM REVISÃO

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA
E MEIO AMBIENTE:

Presidente: Sr. Vereador Antônio de Paiva Monteiro Filho

Membros : Srs. Vereadores

Aldaíza Sposati

Bruno Feder

Tereza Cristina de Souza Lajolo

Emílio Meneghini

Faria Lima

Audiência Pública sobre os PLs 522/94 e 604/94 , realizada
na Câmara Municipal de São Paulo, em 08 de março de 1995.

Solicitante: Sr. Vereador Antônio de Paiva Monteiro Filho



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 37 do proc.
N.º 522 de 19 74
O funcionário
CONT. APARTE

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	BRASCO	CONT. APARTE
1	1	alicio	aud. pública	8.3.95		

O SR. PRESIDENTE (Antônio do Paiva Monteiro Filho - PL)

Vamos dar início a mais uma audiência pública. Temos em pauta hoje o PL 522/94, de autoria do Executivo. Estamos promovendo no dia de hoje a 2ª audiência pública, com as presenças dos nobres Vereadores Emilio Meneghini e Bruno Fodor, além de outras pessoas e a Assessoria da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, a qual peço hoje ao substituto do Luiz Fernando, Dr. Marcos, que, por gentileza, faça a leitura do projeto.

Anunciamos também a presença do nobre Vereador Faria Lima.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha nº 32 de proc.
N.º 522 de 95
O funcionário

ORDIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	COMPTABLE
1	2	alice	aud.pública	8.3.95		

O SR. MARCOS APL 522/94 - Dispõe sobre a criação do programa de inspeção e manutenção de veículos em uso e dá outras providências.

A Câmara Municipal decreta:

Artigo 1º - Fica criado no Município de São Paulo no âmbito da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA -, órgão do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA -, programa de inspeção e manutenção de veículos em uso.

Artigo 2º - A implementação do programa. Serão instalados no território do Município de São Paulo centros de inspeção e certificação de veículos de forma a controlar a emissão de poluentes pela frota licenciada em São Paulo.

A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente selecionará, por concorrência pública, empresa ou consórcios de empresas tecnicamente capacitadas para, por concessão ou pelo prazo de 15 anos, renovável por igual período, prestar serviços de implantação e operação dos centros de inspeção.

A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente fiscalizará a prestação de serviços de que trata o "caput" deste artigo.

GO.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 39 do proc.
M.O.L.O. 522 de 19 58
O funcionário

MODALIDADE	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
1	3	alico	aud.pública	8.3.95		

§ 2º - A concessionária cobrará dos proprietários de veículos integrantes da frota licenciada no Município de São Paulo preço público pelos serviços de que trata o "caput" deste artigo nos valores aprovados pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente no procedimento licitatório.

§ 3º - O laudo de emissão de poluentes realizado pela concessionária deverá ser emitido em duas vias, sendo uma delas obrigatoriamente remetida à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente.

Artigo 4º - A concessionária deverá repassar mensalmente ao poder cedente 3% do produto arrecadado em relação à prestação do serviço objeto da concessão.

As inspeção e a certificação de veículos da frota licenciada no Município de São Paulo são obrigatórias e deverão ser feitas anualmente com antecedência máxima de 90 dias da data-limite para o licenciamento anual dos veículos.

§ 1º - No primeiro ano de funcionamento do programa serão obrigatórias a inspeção e a certificação dos veículos em ano modelo 89 em diante. E em cada ano subsequente, a inspeção e a certificação abrangerão também os veículos de ano e modelo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 40 do proc.
N.º 522 de 1994
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
1	4	alioe	cul pública	8.3.95		

cinco anos anteriores ao previsto no exercício anterior."

O SR. EMÍLIO MENECHINI (PTB) - Se me permitir da r um apartezinho, eu gostaria de encaminhar uma sugestão, ou pedir, para que se leia o parecer, porque o parecer fala do projeto em si. O parecer já vai dizer tudo. Obrigado.

O SR. MARCOS - Então, a Assessoria da Comissão encaminhou um estudo que diz o seguinte: Diz que o projeto é do autarquia do Executivo e diz em seqüência :

" Este programa tem a finalidade de atacar o sério problema da grande quantidade de poluentes emitidos pelos veículos em circulação, o que compromete deveras a qualidade do ar na nossa Cidade. Para tanto, serão instalados no Município centros de inspeção e certificação de veículos de forma a tentar e controlar melhor as emissões de poluentes pela frota paulistana.

Esses centros de inspeção e certificação serão selecionados através de concorrência pública pela Secretaria do Verde entre as empresas ou consórcios de empresas tecnicamente capacitadas.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 41 do proc.
N.º 522 de 19 94
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
1	5	alicio	aud. pública	8.3.95		

A inspeção e certificação dos veículos da frota paulista na será obrigatória e feita anualmente.

A Secretaria do Verde é quem definirá os padrões máximos de emissão de poluentes lançados pelos veículos, com observação naturalmente dos limites constantes do CONAMA - Conselho Nacional do Meio Ambiente. A fiscalização e autuação dos veículos em desacordo caberá aos agentes ambientais, categoria funcional da Secretaria do Verde.

A propositura prevê também que haverá ampla divulgação do programa em tela e que será feita através de campanhas educativas e de esclarecimentos com publicidade em locais onde encontram instalados os centros de inspeção e certificação.

A justificativa do projeto:

A desregulagem dos veículos aumenta de maneira expressiva a quantidade de poluentes que é emitida no ar, comprometendo seriamente a sua qualidade. Isso representa uma grande perda de qualidade de vida para a população, sobretudo das grandes cidades como é São Paulo.

Já em abril de 1994, o Executivo editou o Decreto

3499/94 criando o programa que ora se pretende transformar em



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 42
N.º 522
Proc. 954
O funcionário ☒ CONT. APARTE

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA		
1	6	alice	aud.pública	8.3.95		

lei. Mais tarde, em setembro de 94, foi celebrado um convênio entre o Município e o Estado para a realização das ações coordenadas para o problema, no âmbito da região metropolitana de São Paulo.

Esse convênio ficou condicionado à certificação dos veículos que, por sua vez, depende da implantação de centros-oficinas que possam realizar esse trabalho de natureza técnica, e portanto perfeitamente inegável que serão devidamente selecionados mediante procedimento licitatório."

Era o que a assessoria tinha a dizer.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 43 do proc.
N.º 522 de 19 54
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
1	7	alico	aud.pública	8.3.95		

O SR. PRESIDENTE (Antônio de Paiva Monteiro Filho - PL)

Queremos também deixar registrada a publicação no Diário Oficial, na data de 8 de março, da convocação da audiência pública para hoje. Está na página 48.

Temos as notas taquigráficas aqui em mãos da 1ª audiência realizada. Vamos abrir a palavra para as pessoas presentes, que podem se manifestar favoráveis ou contrárias.

Tem a palavra o nobre Vereador Emílio Meneghini.

O SR. EMÍLIO MENECHINI (PTB) = Sr. presidente, para concluir, lido o parecer, eu ouvi, estamos de pleno acordo, porque nós estamos vendo que o Executivo está tratando de cuidar da qualidade de vida, porque estamos mexendo na questão da poluição. O projeto no seu bojo estabelece condições que no futuro trarão benefícios para esta Cidade. Daí eu me manifestar favoravelmente, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Antônio de Paiva Monteiro Filho - PL)

Está em aberto o uso da palavra. Deixamos também a nossa colocação de que sem sombra de dúvida o Executivo vem aqui para dar



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 44 do proc.
N.º 522 de 19 54
O funcionario

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
1	8	alico	aud.pública	8.3.95		

uma condição melhor de vida às pessoas que moram nesta metrópole, que é São Paulo. Acreditamos que sem dúvida nenhuma os nossos colegas saberão aceitar esta proposta do Executivo. Temos certeza que aprovaremos o projeto em benefício da população da cidade de São Paulo.

Não havendo mais quem queira fazer uso da palavra, anunciamos a presença do nobre Vereador Aldaiza Sposati, que nos deu a alegria de estar presente, cumprimentou, não quer fazer uso da palavra. Assim sendo, vamos dar por encerrada mais uma audiência pública, e convocamos a próxima para o dia 9. Obrigado a todos.

Folha n.º 45 do proc.
N.º 522 de 1994
O funcionário

A A.T.M. nº 51
Em 8/3/95

LUIS FERNANDO B. DE ARAÚJO
Secretário

Recebido na Comissão de
Educ. Cult. e Esportes, em
Em 8/3/95 as 18:40 h.

Marcos Antonio Silva
Secretário
Reg. 10333

Recebido na Comissão de
Política U.b. Metrop. e Meio
Ambiente, em 8/3/95.

Em 8/3/95 as 18:40 h.

LUIS FERNANDO B. DE ARAÚJO
Secretário

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

S. C. M. P., junho de 1995, data 14/06/95, sob

folhas de n.º 462/14, 03/95 (3)

Folha n.º 46 do proc.
N.º 522 de 1984
O funcionário

SEM REVISAO

DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA
DT. 10

73.
JOSE LUIZ DO AMARAL BATISTA
Diretor Téc. Depto. Taquigrafia
DT. 10



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
-TAQUIGRAFIA-

Folha n.º	47	do proc.	89
N.º	522		
O funcionário			

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE

SEM REVISÃO

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA
E MEIO AMBIENTE.

Presidente: Sr. Vereador Antonio de Paiva Monteiro Filho

Membros: Srs. Vereadores

Aldaíza Sposati

Bruno Feder

Tereza Cristina de Souza Lajolo

Emílio Meneghini

Paulo Roberto Faria Lima

Ana Maria Quadros

Audiência Pública sobre o PL 522/94, do Executivo, sobre a criação do programa à inspeção e manutenção de veículos em uso.

Local: Câmara Municipal de São Paulo - Anexo "G"

Data: 13 de março de 1995.

Solicitante: Sr. Vereador Antonio de Paiva Monteiro Filho.

(Memo. URB nº 1/95, da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente).



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
-TAQUIGRAFIA-

Folha n.º 24 do proc.
01.001.000.000 de 1994
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
014	1	regina	Zonamento	13.3.99		

O SR. ANTONIO PAIVA MONTEIRO FILHO - Vamos dar início a mais uma audiência pública do projeto 522/94, que trata dos poluentes, extensão e manutenção dos veículos. Queremos ressaltar que foram preenchidas as formalidades que o Regimento Interno exige. Assim sendo, damos por aberta esta audiência pública.

Gostaríamos de convidar a fazer parte da Mesa o ilustre Secretário do Meio Ambiente e Verde, Dr. Werner Zulauf, como também o ilustre Diretor da Cotesb, Sr. Alfredo Szwarc.

Registramos a presença dos Vereadores: Líder do Governo, Vereador Brasil Vita; Líder do PSIB na Casa, Vereador Nelson Proença; ilustre Vereador do Partido dos Trabalhadores, Sr. Maurício Faria, o qual deve sentir-se convidado a participar da Mesa. Há também outras pessoas presentes.

Podiria ao Sr. Secretário da Comissão de Política Urbana e Meio Ambiente, que fizesse a leitura do resumo do projeto.

O Sr. Secretário da Comissão - Trata-se do projeto de lei 522/94, de autoria do Executivo. O projeto: "de autoria do Executivo, o projeto cria, no âmbito da Secretaria do Verde e Meio Ambiente o programa de inspeção e manutenção de veículos. Esse programa tem a finalidade de atacar o sério problema da quantidade de poluentes, emitida pelos ve-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 49	do proc. 522	d. 19 54
O funcionário		

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C142		regina	conexamento	13.4.95		

culos em circulação, o que compromete deveras a qualidade do ar da nossa Cidade. Para tanto, serão instalados no Município centros de inspeção e certificação de veículos, de forma a controlar melhor a emissão de poluentes pela frota paulistana. Esses centros de inspeção e certificação serão selecionados através de concorrência pública, pela Secretaria do Verde, entre empresas ou consórcios de empresas tecnicamente capacitadas. A inspeção e certificação dos veículos da frota será obrigatória e feita anualmente. A secretaria do Verde e Meio Ambiente é quem definirá os padrões máximos de emissão de poluentes, lançados pelos veículos, com observação naturalmente dos limites do CONAMA-Conselho Nacional de Meio Ambiente. A fiscalização e manutenção dos veículos em decaimento caberá aos agentes ambientais, categoria funcional da Secretaria do Verde. A propositura prevê também que haverá ampla divulgação do programa em tela e será feita através de campanhas educativas e de esclarecimentos, e com publicidade dos locais onde se encontram instalados os centros de inspeção e certificação". Justificativa do projeto: "a regulamentação dos veículos aumenta de maneira expressiva a quantidade de poluentes emitida no ar, comprometendo seriamente sua qualidade. Isso representa uma grande perda da qualidade de vida da população, sobretudo a das grandes cidades, como é o caso de São Paulo. Já em abril de 1994, o Executivo editou decreto nº 34.099/94, criando programa que ora se pro-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
-TAQUIGRAFIA-

Folha n.º 50 do proc.
N.º 522 de 1994
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
014	3	rogina	zonamento	13.3.95		

tende transformar em lei. Mais tarde, em setembro de 1994, foi celebrado convênio entre Município e Estado, para realização de ações coordenadas para o problema, no âmbito da região metropolitana de São Paulo. Esse convênio ficou condicionado à certificação dos veículos que, por uma vez, depende da implantação de centros, oficinas, que possam realizar esse trabalho de natureza técnica e, portanto, perfeitamente delegável. Serão devidamente selecionados mediante processo licitatório".

O SR. ANTÔNIO DE PAIVA MONTEIRO FILHO - Nós queremos registrar a presença do nobre Vereador Almir Guimarães. Esta Presidência dá ciência do recebimento do ofício da nobre Veredora Aldaíza Sposati, e gostaria que o nobre Secretário da Comissão fizesse a leitura do mesmo.

O SR. SECRETÁRIO DA Comissão - "Ofício nº 26 da 6a. Secretaria de 1995, São Paulo, 10 de março de 1995. Prezado senhor. O PL 522/94, de autoria do Executivo, cria o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em uso no âmbito da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente SVMA. O referido projeto tem por objeto instalação no território do Município de São Paulo, de centros de inspeção e certificação de veículos, de forma a controlar as emissões de poluentes pela frota licenciada no Município de São Paulo. A discussão de uma política municipal de meio ambiente e da questão geoambiental, através de projeto de lei, tem de ser submetida duas audiências públicas na Câmara Municipal de São Pau



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º	51	do proc.
PAULO	522	de 19 94
O funcionário		

RODZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
CL4	4	regina	zoncamento	12.3.95		

lo, conforme preconiza o artigo 21, caput inciso 6 e 8. Além disso, o artigo 66 do Regimento Interno de nossa Casa diz que: "Dependendo do parecer das audiências públicas, quando versarem sobre as matérias do artigo 41 da Lei Orgânica do Município, os prazos estabelecidos no artigo 63 ficam sobrestados por 30 dias úteis para a realização das mesmas". A questão que envolve o projeto em questão(?) é muito importante para que as audiências públicas realizadas sejam apenas anexos do projeto que o institui. Sendo assim, requiro que o parecer da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente seja elaborado somente após a realização das duas audiências previstas, devido a importância da discussão do projeto para nossa Cidade. Atenciosamente, Aldaiza Sposati. Vereadora."

O SR. ANTÔNIO DE PAIVA MONTEIRO FILHO - Nós reservamos à Presidência, após o término da audiência pública, a resposta ao ofício da nobre Vereadora Aldaiza Sposati.

O SR. Secretário das Comissões - A razão desse ofício é que já existe no processo um parecer conjunto das comissões, feitos antes das duas audiências.

O SR. ANTÔNIO DE PAIVA MONTEIRO FILHO - Reservamos o final para virmos os itens do Regimento Interno.

Abrimos a palavra inicialmente, e por ser projeto de Executi



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 52 do proc.
N.º 522 de 1989
O funcionário

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C15	1	regina	zoncamento	13.3.95m		

vo, pediríamos ao ilustre Secretário, Dr. Werner Zulauf, para que faça uso da palavra,

O SR. WERNER ZULAUF - Sr. Vereador Antônio de Paiva Monteiro Filho, Presidente da Comissão, membros da Mesa, Srs. Vereadores.

Esse projeto se inscreve no âmbito do Sisnama-Sistema Nacional de Meio Ambiente, criado pela lei 6938, de 1981. Essa é uma lei federal. Ela estabelece a política nacional de meio ambiente, cria o Conama, Conselho Nacional de Meio Ambiente, e cria o conceito, institucionaliza o Sisnama, que é o conjunto dos órgãos que atuam no setor de defesa do meio ambiente. A começar, é como um órgão superior ao Ministério do Meio Ambiente, como colegiado consultivo e deliberativo, é assim o Conama-Conselho Nacional de Meio Ambiente. E como órgão federal, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos recursos naturais renováveis, o IBAMA. Ao nível dos estados, eles atuam como órgãos seccionais aos órgãos, as secretarias do meio ambiente dos estados, e os institutos, autarquias, empresas. No caso específico de São Paulo, a Secretaria do Meio Ambiente do Estado e a Cetosb, no que concerne e interessa o objeto desse PL 522. E o Sisnama prevê ainda ação a nível local. Portanto, ação a nível local está prevista desde 1981, pela lei 6938. Prevê criação de secretarias e órgãos municipais para exercerem o seu papel no processo de defesa do meio ambiente. Portanto, a abordagem para a defesa



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 53 do proc.
SÃO PAULO 522 de 94
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C15	2	regina goncmaneto		13.3.95		

do meio ambiente no Brasil é sistêmica, num sistema definido pela lei e reforçado pela Constituição. Portanto, a lei 6938 foi recepcionada e reforçada pela Constituição de 88. Portanto, esse arcabouço está em vigor. O Município de São Paulo, por circunstâncias que não cabem ser discutidas neste momento, não institui anteriormente a sua Secretaria de Meio Ambiente, quando mais de 200 municipalidades brasileiras — inclusive a de Blumenau já há 18 anos possui uma fundação municipal de defesa do meio ambiente —, com atribuições para exercer poder de polícia administrativa na questão naquele Município. Assim também em Vitória, Belo Horizonte, Curitiba, Joinville, Cubatão, são exemplos de municípios que tem uma atuação a nível local. O Município de São Paulo instituiu a sua secretaria em 1993, no primeiro ano da atual Administração. A Câmara aprovou a lei. Aliás, foi uma votação histórica de 45 Votadores, de todos os partidos, a unanimidade dos presentes, votou pela criação da Secretaria do Verde e Meio Ambiente. E assim passou o município a se estruturar para exercer o seu papel. Nesse particular, assumiu o processo de licenciamento ambiental, de empreendimentos com preponderante impacto ou potencial sobre o meio ambiente local, portanto, municipal, assumiu funções na área de educação ambiental. Enfim, está assumindo funções de controle ambiental, capacitando seus técnicos para essas funções. Enfim, o Município está assumindo seu papel como exe-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 54 do proc.
SÃO PAULO 522 de 1954
O funcionário

ROBÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
	CL 5 3	regina	zonamento	13.3.95		

autor da política nacional do meio ambiente, a nível local, como prevê a lei 6938 e como prevê a Constituição de 88. No desenvolvimento dessas atividades, o Conama decidiu, através de resoluções do ano passado, a regulamentar o processo de inspeção e manutenção de veículos, porque hoje o maior problema de poluição do ar da Cidade de São Paulo são os veículos automotores. Era preciso iniciar o processo de controle desses

~~_____~~

~~_____~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
-TAQUIGRAFIA-

Folha n.º 35 do proc.
N.º 522 de 19 94
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	COM. APARTE
C16	1	valéria	consenso	13.3.95		

de controle dessa poluição. E o Conama abriu, através de uma resolução, os mecanismos para essa ação. Em decorrência, o município de São Paulo, assumindo seus legítimos direitos e obrigações, estabeleceu através de decreto, definiu através de decreto, a vontade política e administrativa do Prefeito de implantar a nível local esse programa. No processo, no desdobramento do decreto, foram iniciados os estudos para a definição do edital de licitação. Entendeu a assessoria jurídica da Secretaria do Verde e do Meio-Ambiente, confirmada pela assessoria jurídica do Prefeito, que o processo deveria passar pela Câmara porque se trata de uma concessão e não de uma permissão. Uma permissão de uso poderia ser definida a nível da Prefeitura, do Prefeito, através de decreto. Entretanto, a responsabilidade de um programa, a quantidade dos investimentos, exige um vínculo mais consistente, mais sólido. E daí o encaminhamento do que viria a ser na Câmara o PL522/94, ou seja, um projeto de lei que institui o programa, oficializa o programa no município e, paralelamente, estabelece a permissão para que a Prefeitura contrate mediante licitação, evidentemente, uma empresa para exercer, executar a inspeção e manutenção periódica de veículos no município de São Paulo. Essa permissão, essa concessão será por tempo determinado e terá as linhas de atuação, os parâmetros de atuação, definidos pela legislação em vigor, pelas resoluções do Conama e mais, pela participação do Estado em dois



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 56 do proc.
P.M.L.O. 522 de 19 94
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C16	2	valéria	zonamento	13.3.95		

momentos. De um lado é necessário que esse certificado seja incorporado no processo de licenciamento dos veículos do Detran, portanto, era necessário definir, formalizar essa participação; de outro lado, compete ao Estado atuar nesse mesmo processo ao nível dos demais municípios do Estado, em particular os demais municípios da região metropolitana, uma vez que a jurisdição de São Paulo se dá exclusivamente no município de São Paulo. Para isso foi assinado um convênio entre o Governo do Estado e a Prefeitura de São Paulo, estabelecendo as bases dessa cooperação entre o Estado e o Município para o desenvolvimento do projeto de inspeção e manutenção de veículos. Por convênio esse que dá base para a conexão do sistema com o sistema de licenciamento de veículos do Detran. Os próximos passos, depois da aprovação do projeto a nível da Câmara, portanto, da aprovação da lei, ^{seria} ~~haveria~~ uma licitação pública, com base na Lei 8666 e demais legislações pertinentes. O vencedor dessa licitação pública será contratado como concessionário desses serviços durante o período que for estabelecido no contrato. Então, esse é o histórico, o arcabouço jurídico, técnico e institucional que respalda a ação que será desencadeada através da aprovação da lei que hoje é o PL522/94. Essas eram as minhas colocações iniciais. Coloque-me à disposição posteriormente nos debates para outros esclarecimentos, eventualmente solicitados.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 522 do proc. N.º 522 de 19 94
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
016	3	valéria	zoneamento	13.3.95		

O SR. ANTONIO DE PAIVA MONTEIRO FILHO - Após as colocações do Secretário do Verde e Meio-Ambiente, passamos a palavra ao diretor da Cetesb, Alfredo Szuaro.

O SR. ALFRED SZUARO - Sr. Presidente, Srs. Vereadores, gostaria de acrescentar algumas informações no que o Sr. Secretário do Verde e do Meio-Ambiente da Prefeitura colocou. Creio que não há nenhum reparo no que ele colocou em termos da conceitual integrada Federação-Estado-Município. O sistema está estabelecido e cada agente, dentro desse sistema tem um papel a cumprir. Entretanto, o que discutimos com relação ao encaminhamento do Projeto de lei 522/94 é a forma com que esse projeto foi elaborado e como está sendo encaminhado. Acho que um primeiro aspecto se refere à questão da filosofia definida em um programa dessa natureza. É importante esclarecer que no Brasil nós temos uma única equipe especializada, (infelizmente, gostaria que houvesse outras a nível de governo) que vem lidando já há muitos anos com essa questão. É uma equipe de aproximadamente 50 pessoas na Cetesb. Essa equipe vem desenvolvendo um trabalho, desde a década de 80, no sentido de estabelecer no país uma política que não seja apenas um fato individual, mas um processo em que realmente a sociedade seja beneficiada com o controle da poluição dos veículos automotores, que é um assunto que vem ganhando importância internacional a cada dia que passa.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º	522	do proc.
il.º	522	de 1959
O funcionário		

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
CL7	1	valéria	zonamento	13.3.95		

E dentro desse processo, a Cetesb propôs ao Governo Federal, e isso já vigora desde 86, um programa nacional de controle da poluição por veículos dirigidos para veículos novos, que é o Procent(?). Nessa ocasião já se antevia a necessidade de se controlar a emissão de poluentes de veículos em circulação. E, portanto, na resolução que estabeleceu o Procent(?), que é a 18/86, já se fazia referência à necessidade de implantação dos chamados programas de inspeção de poluentes e manutenção de veículos a nível de Estados e regiões. Muito bem, dando seqüência a esse trabalho, a Cetesb, após ter levantado informações técnicas específicas da frota nacional, testando aproximadamente 13 mil veículos, estabeleceu parâmetros básicos para que se algum Estado ou região do país tivesse necessidade de implantar um programa dessa natureza, que isso fosse feito segundo padrões técnicos adequados a nossa realidade, nossa frota e nossos combustíveis. Com base nessa resolução do Conama, Resolução 7/93, a Cetesb, dando seqüência a esse processo, elaborou uma minuta de decreto para que o Governo de Estado implantasse a nível estadual um programa com essas características em que inicialmente seria objeto de controle a região metropolitana de São Paulo. Com base nesse processo, em junho de 94, o Governador assinou o Decreto Estadual 38789, onde atribuiu à Cetesb o papel de agente técnico de todo esse processo, no sentido de viabilizar e har-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
-TAQUIGRAFIA-

Folha n.º 59 do proc.
N.º 522 de 1999
P.º PAULO
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
CL7	2	valéria	conhecimento	13.3.95		

monizar todos os procedimentos técnicos envolvidos. Muito bem, acho que esse processo pode e deve contar com a participação da Municipalidade; o Governo Estadual não tem nenhum problema quanto a isso, muito ao contrário, entretanto temos que, primeiro, como o problema de poluição em São Paulo é um problema de caráter metropolitano, entrarmos através de um processo de municipalização no município de São Paulo significa abrir exceções para que todos os demais municípios da Grande São Paulo e do Estado, por que não, cada um estabeleça a seu critério um programa voltado para essa natureza e nós consideramos que isso pode ser uma grande dificuldade para a conveniência pública, o interesse público. O segundo problema que verificamos é que esse projeto de lei, tem toda sua legalidade baseada em um convênio estabelecido entre o Governo do Estado e a Prefeitura do Município. O convênio foi assinado dentro de circunstâncias não legais, visto que, segundo o Decreto Estadual 8723, desculpe, Decreto 24932 de 86, no seu Artigo 13 estabelece que toda e qualquer convênio que envolva questões ambientais entre municípios e o Estado deve ser feito via Secretaria Estadual do Meio Ambiente e isso de fato não ocorreu. A assinatura desse convênio também descumpriu um outro Decreto Estadual, o de número 27378/87, que estabelece que toda e qualquer questão encaminhada ao Governador deve ser instruída através de processo com exposição de motivos pela Secretaria di-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 62 do proc.
n.º PAUL 522 de 1954
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
017	3	valéria	zoncamento	13.3.95		

retamente interessada na questão, que seria a Secretaria do Meio Ambien-
te do Estado, e isso de fato também não aconteceu. Ou seja, foi feita
apenas uma assinatura dentro de um critério autoritário do Governador
Fleury. E uma outra questão que também creio ser problemática com re-
lação a esse convênio, e que supostamente dá legalidade a esse projeto
de lei, é que o mesmo resulta em custos para o Estado, a partir do mo-
mento em que estabelece que o Estado tem de dar todo o apoio técnico
para a Prefeitura, haja vista que a Prefeitura não tem essa capaci-
ção técnica dentro da sua área de meio ambiente. Então, no âmbito do
Estado, entendemos que esse convênio deve ser revisto; ele não atende
aos interesses do Estado e consequentemente, não atende aos interesses
públicos. E o que se refere especificamente ao Projeto de lei, estabe-
lece uma única empresa para a prestação desses serviços e entendemos
que uma única empresa realmente torna, tanto o Estado como o Município,
~~que é uma única empresa a prestar os serviços administrativos com essa empresa. E~~
~~tem os serviços internacionais de Banco Mundial e outros que não~~
~~algumas outras coisas de que se trata de levar.~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 61 do proc.
PAULO 522 de 19 94
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C18	1	câmara	com. meio amb.	13.03.95		

Estado como o município suscetíveis a problemas de ordem administrativa com essa empres. Existem até recomendações internacionais, do Banco Mundial e outras de que dispomos, no sentido de que sempre se deva envolver mais empresas nesse processo para que o interesse público sempre esteja preservado no caso de uma empresa não poder atender adequadamente ao serviço.

Segundo ponto problemático que temos é a questão do prazo do concessão que está proposto como sendo de 15 anos, renovável por mais 15 anos. A PRÁTICA internacional, em todos os países onde existem programas dessa natureza, recomenda prazos da ordem de 5 a 7 anos. É isso o que observamos nos Estados Unidos, que é o país onde está mais avançado esse tipo de inspeção. Então, cremos que este é um outro problema.

Um terceiro problema que vemos é a questão da capacitação da prefeitura em elaborar um edital de licitação, em julgar um edital de licitação, tanto é que logo após a assinatura do Decreto Municipal 34.099 de abril do ano passado, o Secretário do Meio Ambiente/solicitou à CETESB que elaborasse para a prefeitura um edital. Eu acho que esses fatos, por si só, demonstram que o Projeto de lei deve ser analisado mais cuidadosamente. Entendemos também que existe um sério risco de inconveniência ao público, na medida em que o decreto estadual 33789/94



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 62 do proc.
N.º 522 de 1994
O funcionário

RODZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
Clã	2	emira	com, meio amb.	13.3.95		

que define programas de inspeção e manutenção a nível do Estado, estabelece uma forma de cobrança pelo serviço de inspeção, diversas daquelas propostas pelo projeto de lei municipal, isso pode resultar numa série de ações populares, que evidentemente vão acabar derrubando um projeto dessa natureza, nós estamos muito preocupados com a imagem que isso pode resultar para o futuro desse tipo de programa. Entendemos que como o programa de poluição do ar é de abrangência metropolitana, os moradores da região metropolitana têm que ter a conveniência de poder submeter seus veículos a inspeção em qualquer local, onde lhe seja conveniente. E para que isso possa ocorrer é importante que o programa tenha um desenvolvimento coerente, harmonioso e, ainda em termos hierárquicos, estejam muito bem estabelecidas as condições dos deveres e obrigações do Estado e do município. Portanto, com essa preocupação, o Conselho Nacional do Meio Ambiente, no ano passado, estabeleceu a Resolução nº 15/94, que define muito claramente a necessidade de se harmonizar esses procedimentos. E isso é feito por órgão do meio ambiente do Estado, que precisa definir ~~um plano~~ um plano de controle de poluição de veículos para o Estado. E dentro desse plano de controle tem que se definir as condições de participação dos municípios, as frotas alvo de que será objeto as fiscalizações, a forma ~~existente~~ e a frequência de fiscalização. Então, vejamos, este é um programa de alta complexidade técnica,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
-TAQUIGRAFIA-

Folha n.º 63 do proc.
N.º 522 de 1994
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C18	3	emira	com. meio amb.	13.3.95		

tecnológica, e diria mais, social, porque envolve uma relação direta dos poderes públicos com a população. Quer dizer, qualquer encaminhamento inadequado oportunista, certamente será repudiado pela população.

Acredito que no momento é o que eu tinha a dizer. Obrigado.

~~SR.~~ Complementando, gostaria de lembrar que o Sindicato dos Trabalhadores em Serviços de Água e Meio Ambiente, que representa os funcionários da CETESB entrou com uma ação cível pública contra o Estado e a Prefeitura pela assinatura desse convênio, ~~que~~ e temos aqui um representante do ~~pr~~ Sindicato que poderá depois esclarecer as razões que levaram a essa questão.

Finalmente, gostaria de dizer que o repúdio pela assinatura do convênio, na forma como foi feita, convênio Estado-Prefeitura, é muito claro através de um abaixo-assinado que foi feito pelos funcionários da CETESB, com aproximadamente 1.300 assinaturas, e encaminhado ao Governador Covas, onde os funcionários da CETESB, pela primeira vez na história dessa entidade, realmente se rebelaram publicamente de uma forma autoritária contra o Governador Fleury, que encaminhou essa questão. Muito obrigado.

O SR. ANTONIO DE PAIVA MONTEIRO FILHO - Após ouvir as considerações e ~~pr~~ ponderações do engenheiro Alfredo Szuarc, Diretor



CÂMARA MUNICIPAL DE
-TAQUIGRAFIA-

Folha n.º 64 do proc.
N.º 522 de 9/84
O funcionário

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
018	4	emira	com.meio emb.	13.3.95	paiva	

da CETESP, abrimos a palavra aos demais presentes, e gostaríamos que aqueles que queiram usar a palavra, se inscrevessem. Quero registrar a presença do nobre Vereador Eraldo Meneghini, membro desta Comissão de Política Urbana.

O primeiro inscrito é o Vereador Nelson Proença.

O SR. NELSON GUIMARÃES PROENÇA - Sr. Secretário, Sr. representante da CETESP, Sr. Presidente da Comissão e nobres Vereadores.

Pego licença, inicialmente, para distribuir este impresso.

(Pausa). Esta é uma cópia que algum interessado pode...(ininteligível)

Como vou citar alguns dados, alguns números, me pareceu, para facilitar o acompanhamento da discussão, por bem a tirar cópias desta análise que foi feita pelo PSDB, juntamente com sua assessoria. E a sua assessoria, como todos sabem, tem se desempenhado com qualificação respeitada por todos, e o deu a sua contribuição para que pudéssemos analisar as questões fundamentais. E as perguntas que vou encaminhar, serão precedidas de análise de duas questões, que me parecem essenciais. A primeira é aquilo que eu chamaria os fundamentos envolvidos nesta questão. E o segundo, algumas questões pontuais. E sobre elas e que depois eu vou perguntar aos que estão aqui conosco buscando esclarecer os pontos que ainda não estão elucidados.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
-TAQUIGRAFIA-

Folha No. 65 de 100
522
O Funcionário

REUNIZIO	FOLHA	TAQUIGrafo	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C19	1	emira	com. meio amb.	13.3.95	proença	

A primeira questão, que foi o histórico, e que foi muito bem feita pelo Sr. Secretário, Dr. Warner Zulcif, acho que não teria nada a acrescentar à questão por ele já mostrada, sua estrutura nacional, através do SISNAMA, e do seu Conselho Nacional de Meio Ambiente, o CONAMA, que por meio de resoluções, vem procurando orientar nacionalmente esta questão, ~~transfinitária~~

A definição do papel do Estado, através do decreto estadual, e posteriormente a busca da cooperação município-Estado, através de convênio, em que pese restrições que estão sendo feitas, mas que, de certa forma, foi a abertura do diálogo entre os dois poderes, estadual e municipal.

Em todos os documentos transparece nitidamente, os federais, os estaduais e os também no convênio assinado com o município, e portanto, eu diria, no municipal, que a questão que estamos abordando não pode ser resolvida apenas a nível de município. O município é célula fundamental no arcabouço que busca equacionar e resolver os problemas, mas não se esgota no município a solução do problema. É lógico, que em se tratando de veículos automotores, e particularmente de uma região metropolitana da importância da nossa, há, pelo menos, 20 a 25% dos veículos que adentram todos os dias na Capital e circulam todos os



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
-TAQUIGRAFIA-

Folha n.º 66 do proc.
Q.º PAUL 0322 de 1994
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C19	2	enira	con. meio amb.	13.3.95	proença	

dias na Capital e precisariam ser abrangidos também por algum tipo de normativa, que é o que se busca através deste projeto. E é claro que isto não pode ser alcançado a menos que haja um projeto intermunicipal, um projeto metropolitano.

E ao falarmos em projeto intermunicipal, em projeto metropolitano, obviamente estamos falando do papel do Governo do Estado, que no caso de São Paulo, tem na Secretaria do Meio Ambiente a CERESB. E em cada Estado, isso está certamente acontecendo.

Isto está previsto nas resoluções do CONAM nº 7/93, que estabelece, e aí começa, no item 2, que é o histórico dos dispositivos legais, diretrizes básicas e padrões de emissão para programas de inspeção e manutenção, que é o chamado IM, determinando competência dos Estados e municípios. Competências recíprocas e complementares dos Estados e municípios.

O decreto estadual 38.789, citado no item 4, deixa claro que o programa de inspeção e manutenção de veículos em uso, depende de uma ação da CERESB, que é quem tem a competência, como órgão estadual, para planejar, gerenciar, divulgar e fiscalizar os programas de inspeção e manutenção do IM.

E ainda dentro dos fundamentos, que determinam o papel



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 68
PAULO 522
O funcionário
proc. 94

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
019	3	emira	com, meio amb,	13.3.95	proença	

do Estado, esse decreto estadual determina que nos municípios integrantes de uma mesma região de controle da qualidade do ar — isto se chama na linguagem agora abreviada, ARCC — Região de Controle de Qualidade municipalidade. Estas regiões de controle de qualidade, os programas/que venham a ser estabelecidos, deverão ser integrados e uniformizados, para que se tornem produtivos, para que não se tornem inúteis inócuos, porque feito num município só. Então, fica claro, que no CONAMA, em primeiro lugar, que municípios e Estados devem se entender. E no decreto estadual, em segundo lugar, que o controle da qualidade do ar depende dessa integração e dessa uniformização. Isto, aliás, está previsto no convênio citado por V.Sa., Sr. Secretário, o convênio entre o Estado e o município, de 21/89, e alterado em 27/89, quando estabelecer a cooperação, no que se refere ao município, deixa claro que será mantida uma estreita relação com a CEMESB para a implantação do III na região metropolitana. Novamente, o espírito de integração presente no próprio convênio estadual.

Para e finalmente — e aí é que me parece mais importante chamar a atenção —,

~~é uma resolução da Câmara Municipal de São Paulo~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Ata no 67
522
O Presidente

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONTA PARTE
020	1	ant.	com.meio amb.	13.3.95		

é uma resolução CONAMA, nº 15, de 29 de setembro de 94, posterior ao convênio estabelecido entre Estado e Município que define claramente os 3 fundamentos que devem presidir um tipo de entendimento como este. Primeiro, determina que a implantação de um programa de Inspeção e manutenção só poderá ser efetivado após a elaboração de um plano de controle da poluição por veículos em uso pelo órgão ambiente estadual para que o uniformize no conjunto do município. Os órgãos ambientais definirão as regiões que apresentem características metropolitana, que é o caso da Capital, onde os municípios deverão se integrarem num único programa é a disposição do CONAMA que foi citada por V.Sa. Por último, que neste caso, os órgãos ambientais municipais deverão participar da administração desses programas nos termos que ficarem definidos para que a integração ~~seja~~ ocorra.

Isso que eu chamaria, na discussão que estamos fazendo, os fundamentos, porque eu diria que se for restrito ao município de São Paulo se tornará um programa inócuo, não atingirá os objetivos que se propõe.

Agora a segunda parte que é a questão pontual, que além do que já foi considerado, há uma série de questões pontuais que precisam ser destacadas. Por exemplo, propõe-se que a inspeção comece com os veículos de 1989 para cá, que são estes que já têm mecanismos antipoluentes. Os de 1984 para cá, portanto, retroage há mais 5 anos, também têm dispo-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 69 do proc. N.º 522 de 1954
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
020	2	ant.	com.emb.	13.3.95		

citivos antipoluentes. Depois, nos anos seguintes, os de 1979 para cá e, finalmente, os de 1975 para cá na sequência de anos. Mas só que este último contingente não dispõe de mecanismos antipoluentes e nenhuma norma estabelecida, estabelece qualquer tipo de obrigação para que veículos de fabricação mais antiga desprovidos dos dispositivos antipoluentes, sejam obrigados a instalar tais dispositivos em seus veículos. Então, além da inocuidade porque continuarão transitando na capital todos os veículos que diariamente adentram e representam um contingente importantíssimo porque a grande maioria da frota de caminhões que transitam nesta cidade trazendo e levando carga é de todos os estados do país que para aqui vêm e retornam, é um contingente enorme, não é nada desprezível e, também, como não dispõem de mecanismos para antipoluentes, a frota mais antiga, que é aquela que mais polui, então também a inocuidade aí se mostra. Então, é inaplicável o projeto como aí está.

A outra questão é que naturalmente não cabe numa legislação definir quem será habilitada, não é próprio da legislação definir que a licitação pública irá habilitar uma empresa ou um consórcio de empresas, mas, de qualquer maneira, transformando em unidade, uma só empresa. São Paulo é tão grande estes 10 milhões de pessoas que ocupam esta Capital, tendo uma tal quantidade de veículos circulando, que perfeitamente poderá ser feita não apenas numa divisão da cidade até tornando fá-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º	30	do proc.	
N.º	522	de 19	94
funcionário	PAULO		

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
020	3	ant.	con.meio amb.	13.3.95		

cil o acesso às empresas, que não uma, mas que empresas ou consórcio de empresas possam ser aprovados desde que respeitem o edital de licitação.

A outra questão é quanto aos prazos. Parece que prazos de 15 anos nos tempos atuais, são prazos a perdêr de vista. Toda uma revolução tecnológica ocorrem em períodos muito mais curtos do que 15 anos.

Assim, encerro as questões que estou levantando porque me parece que elas ficaram bastante transparentes da maneira como apresentei. A questão fundamental é despoluir a cidade. Todos estão de acordo. Como consequência disso, um entendimento entre Estado e o município, sem o qual qualquer projeto será absolutamente desprovido de ação pra resolver o problema. Em segundo lugar alguns aspectos pontuais do projeto que precisariam ser revistos para que se acutelasse o interesse público levando em conta a rapidez com que as coisas se ~~transformam~~ transformam em nossa época. Por todas essas razões, gostaria de dizer que é oportuno que um projeto como este seja posto nesta Casa para que se busquem soluções. Mas, é oportuno, sobretudo, que isto se faça com o resultado de um entendimento que permita o município e o Estado de São Paulo, em comumhão, oferecerem para a região metropolitana uma solução mais concreta. Isto sendo acordado, e apelo para que seja, seguramente, esta Câmara saberá encontrar, através de um substitutivo, feito nesta Casa, uma colaboração direta para que os órgãos executivos possam em reco-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 51	do proc. 522 de 1994
O funcionário	

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
020	4	ant.	c.n.amb	13.3.95		

bondo tal colaboração, discuti-la e chegar-se a um consenso que satisfaga a toda nossa cidade e a todos cidadãos que vivem nesta cidade.

Eram essas as questões que queria apresentar.

O SR. BRASIL VITA - Eu queria, Sr. Presidente e senhores convidados e Srs. Vereadores, trazer um adminículo e o faço na qualidade de porta voz do governo municipal nesta Casa. Uma reunião pública, evidentemente, não pode ser transformada num simpósio de ordem legal, de exegese legal, mas o eminente diretor da CETESB fez uma observação que eu gostaria de acrescentar um adminículo a ela,

S. Exa. falou que há um decreto em que está sendo impugnado judicialmente, até por funcionários da CETESB, o que é uma legítima posição de qualquer pessoa que entenda que o decreto possa ser de utilidade, ou serem vãos de ilegalidades ou inconstitucionalidade. Acontece que faço, agora, na qualidade de Líder do Prefeito nesta Casa. O Prefeito quando assinou um convênio com o Sr. Governador do Estado, ele não podia indagar se este isto que embasava o convênio teria alguma irregularidade, alguma inconstitucionalidade ou ilegalidade. Apenas o representante legal do governo, que é o Governador, de forma acertada ou errada, não importa, não devia ao Sr. Prefeito discutir esse assunto e assinou o convênio com uma pessoa que era legitimamente representante do Estado.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 12 do proc.
PAULO 522 de 1954
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	COM. APARTE
621	1	ant.	C.M.E.M.	13.3.95		

Isso gostaria que ficasse constando para se evitar que o Sr. Prefeito teria participado de alguma irregularidade, já que este convênio entraria oivado dessas nulidades que acabo de me referir.

O SR. - O Vereador não permite um aparte.

O SR. BRASIL VITA - Não. V.Exa. dará um aparte na hora própria, porque só pedi licença, porque tenho que sair, tenho problemas vitais, urgentes. Quero dizer que apenas neste particular estou dando satisfação ao Ex. senhor digno representante da CEMESB, inclusive aos senhores funcionários representados por cidadão aqui presente, o qual é o presidente do Sindicato. Os problemas de ordem técnica que estão sendo cuidados aqui, vou ter uma reunião com os técnicos da CEMESB, em tempo oportuno, para eu no louvar, afinal de contas, as discussões todas. Mas, quero apenas que o Sr. Presidente da Egrégia Comissão registre o fato de que não cabe culpa nenhuma ao Sr. Prefeito de ter assinado com o representante legal do governo, que é o Governador, no que tange à feitura desse seu convênio. Se houver alguma ilegalidade, não é problema nosso, aqui, isto é um problema de futuro. Apenas quero acrescentar isto, que foi feito dentro da regra básica da legalidade e da constitucionalidade. Queris apenas que isso ficasse constando.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 13 do proc.
PAULO 522 de 19 99
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
021	2	ant.	C.N.A.M.B.	13.3.95		

O nobre Secretário do Meio Ambiente vai, em tempo oportuno, dar todas as respostas. Mas, peço vênia, roubei alguns minutos do Município, com o qual estarei numa reunião para discutir tecnicamente alguns elementos, que, inclusive, diretores da CEMESB e membros da Secretaria do Meio Ambiente vão me oferecer para que eu esteja animado com argumentos que possam ou votar de como se encontra ou, ~~talvez~~ eventualmente, o substitutivo. Quero que fique claro na posição de Líder do Sr. Prefeito.

Agradeço ao meu amigo o colega Maurício Faria pela oportunidade que me deu e quero afirmar que ainda estarei com ele discutindo a matéria.

Sr. Presidente, peço vênia para me retirar porque vim aqui apenas prestigiar os senhores convidados, na qualidade de Líder do Governo, e a V. Exa e aos demais membros da Comissão e ao Sr. Secretário do Meio Ambiente.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. ANTÔNIO DE PAIVA MONTENEGRO FILHO - Agradece a sua presença e concede a palavra ao Vereador Maurício Faria.

O SR. MAURÍCIO FÁRIA - Em primeiro lugar me parece que há



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 74 de pro.
PAULO 522 de 1994
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. PARTE
021	3	ant.	c.m.amb.	13.3.95		

essa questão jurídica, essa questão legal, que envolve a relação de competências entre o governo estadual e a Prefeitura. Mas entendo que para entendermos essa questão legal, ou seja se o município tem autonomia, deve ter autonomia juridicamente para encaminhar um programa dessa natureza, acho essencial que nós esclareçamos melhor a natureza do programa e sabermos se tecnicamente, se em termos práticos é viável que o programa seja implantado com autonomia municipal. Pelos dados, não sou especialista e procurei me informar com técnicos que lidam com o assunto, fiquei convencido de que há uma lógica no sentido de que a implantação seja em âmbito metropolitana. Esta lógica diz respeito ao fato de que para efeito de circulação de veículos, a região metropolitana forma uma malha única, ou seja, de um modo geral os veículos, cujos moradores residem na capital, muitos deles circulam no âmbito da região metropolitana, ou seja, a região metropolitana é o espaço onde esses veículos normalmente vêm a circular. Além disso, pela natureza do programa e pelos objetivos técnicos que se perseguem, deveríamos ter um sistema em que haveria uma rede de postos de aferição, do grau de aferição dos poluentes dos veículos e se pretende que esta aferição seja feita com padrões técnicos que assegurem confiabilidade à inspeção, ou seja, haveria um sistema computadorizado, com um mínimo de interferência do operador, para evitar que houvesse emissão indevida de certificado positivo para os veículos



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
-TAQUIGRAFIA-

Folha n.º 26 do proc.
N.º 522 de 94
PAULO
funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C22	1	Konteiro	Zonamento	13.3.95		

É fundamental, nesse sentido, lidar com a escala de operação, ou seja, com o Município, que é onde está concentrado o maior número de veículos da frota da região metropolitana, e aí, estabelece um programa à parte, poderíamos ter uma situação em que nos 38 municípios da região metropolitana, nos 37 restantes, muitos deles não teriam escala, ou seja, não teriam número de veículos para implantar um programa equivalente. Não haveria viabilidade econômica para a empresa concorrer e se interessar por uma licitação na grande maioria dos municípios da Grande São Paulo.

Então, na verdade, estaríamos, ao separar a frota mais numerosa, provavelmente comprometendo, por uma questão de volume de investimentos necessários e por uma questão de economia de escala, a implantação do programa no âmbito de conjunto da região metropolitana.

Além disso, não seria lógico, num país com escassez de recursos no setor público, que se pretendesse que cada município criasse uma unidade equivalente àquela que já existe na CETESB, ou seja, que cada município da região metropolitana, os 38, construíssem a sua empresa de controle ambiental e montasse uma equipe de 50 técnicos especializados que já existem na CETESB. Isso não teria o



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 22 do proc.
N.º 522 de 1994
PAULO O. funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
022	2	Monteiro	zonamento	13.3.95		

bimento, seria um desperdício de recursos públicos e seria também uma dispersão de procedimentos técnicos porque mesmo que esses 38 municípios implantassem cada um a sua minicetesb, ainda assim, a eficiência técnica seria menor do que com um procedimento centralizado na própria CETESB. E, no caso do Município de São Paulo, não consta que a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente tenha tomado nenhuma providência para constituir aparato de viabilização desse programa.

Na verdade o que surge no processo encaminhado é o seguinte: a autonomia do Município está associada fundamentalmente à autonomia de realizar a licitação. Não se trata da autonomia de implantação e gerenciamento do programa porque isso não estaria ao alcance do município, independente da sua vontade política, nem teria o bimento administrativo ou institucional. Então surge, como sinônimo de autonomia, a autonomia de licitar.

Quanto à questão da licitação, é importante notarmos que há interesse público importante envolvido. Por quê? Porque se trata de um mercado cativo. Hoje nós temos quatro milhões de veículos leves na Capital, aproximadamente, e seriam integrados ao programa, no primeiro ano, um milhão e meio de veículos, mas em poucos anos



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º **R** do proc.
N.º **522** de **1944**
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. AFARTE
022	3	Konteiro	zoneamento	13.3.95		

já teríamos esses quatro milhões e o acréscimo extraordinário de veículos no Município, que tem crecido aceleradamente pela política industrial que está sendo seguida pelo País e pela política econômica de importação, da abertura da ~~política~~ importação de automóveis. Então, um mercado cativo bastante numeroso, de milhões e milhões de usuários que estariam sujeitos a, anualmente, obrigatoriamente passar por essa inspeção, pagar o preço estabelecido nessa licitação. Isso envolve, então, valores extraordinariamente altos se considerarmos o prazo previsto para a validade dessa licitação, e com o risco, inclusive, de comprometimento dos objetivos técnicos pretendidos, conforme, no meu entendimento, procurei argumentar.

Além disso, pelo procedimento previsto, a nível estadual, não haveria a introdução de um outro preço público. Seria cobrada, essa aferição do veículo, na TST, Taxa de Serviço de Trânsito, que já existe, já é cobrada do proprietário de veículo. Estaríamos agora, na verdade, se aprovando esse procedimento pretendido pelo Sr. Prefeito, introduzindo ~~uma taxa~~ o equivalente a uma outra taxa no Município, cujo valor não está nem de longe aferido. Pelos dados que me foram fornecidos, temos nos Estados Unidos uma variação de preço que vai de cinco a quinze dólares e aqui não se tem ainda ne-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 29 de proc.
N.º L.O. 522 de 9 94
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C22	4	Konteiro	zoneamento	13.3.95		

nhum indício, nenhum dado, sobre qual o preço que se pretendia. Os meios técnicos que lidam com o assunto sabem, foram informados, que já existe uma empresa que opera na Capital, a Vega-Sopave, que realizou contatos com a principal empresa norte-americana nessa área, procurando pelos dados de maneira bastante acelerada para adquirir as condições de entrar nesse processo e se preparar eventualmente para a licitação,

Então entendo que além da questão jurídica, e para esclarecer a própria questão jurídica sobre a autonomia ou não do município, seria necessário que se esclarecesse quais são os fundamentos técnicos, lógicos, de procedimento e de cumprimento de objetivos para essa suposta e alegada autonomia. Digo que essa questão deve ser tratada sem que surja qualquer conotação de um suposto "patriotismo municipal", digamos assim ou de um eventual corporativismo em relação à CETESB. Acho que é uma questão de interesse público, deve ser tratada tecnicamente e, a partir do esclarecimento técnico, é que se vai esclarecer os fundamentos jurídicos da questão que eu, pelos dados que examinei, entendo que há realmente uma irregularidade jurídica e que há algo de estranho cercando a atitude do ex-Governador Fleury ao assinar esse convênio sem qualquer parecer técnico.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 80 do proc.
PAULO 522 de 1954
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C22	5	Monteiro	zonamento	13.3.95		

co da Secretaria Estadual do Meio Ambiente ou da CETESB. Um ato administrativo unilateral do Governador atropelando, inclusive, os órgãos técnicos que deveriam ter sido ouvidos o que se sabe que tinham opinião técnica contrária a esse convênio. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antônio Fátima Monteiro Filho - PPR) Tem

a palavra o Dr. Sadi, representando o Sindicato dos Trabalhadores de Água e Meio Ambiente da CETESB.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 81 do proc.
N.º L.O. 522 de 1994
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C22	6	Monteiro	consentimento	13.3.95		

O SR. SADI - Ilustres membros da Mesa, senhores presentes, antes de tudo queria esclarecer que não sou aqui o representante legal do Sindicato dos Trabalhadores de Água, Esgoto e Meio Ambiente. Sou apenas o advogado do Sindicato, que foi incumbido pela entidade de mover uma ação contra esse convênio. Na falta de um dirigente do sindicato que não pôde estar aqui presente porque está com problema lá na própria empresa, eu então tomei a liberdade, já que a audiência é pública, de manifestar aos senhores por que razões, não querendo transformar num simpósio legal, como disse o ilustre Vereador, mas apenas ilustrar por que razões os trabalhadores de água, esgoto e meio ambiente se insurgiram judicialmente com relação a essa questão que leva um sentimento popular, do trabalhador comum, a apelar para o seu jurídico do seu sindicato e se rebelar contra uma iniciativa dessa ordem.

Vejam bem, os trabalhadores estão pensando a coisa de uma forma mais ou menos simples. Na verdade, nem a Prefeitura, pelo que podemos entender, nem a CETESB vão executar esse serviço. Vai ser feita uma concorrência pública, uma empresa qualquer vai ganhar essa concessão e vai fazer a inspeção. O que vai fazer a Prefeitura? O que vai fazer a CETESB? Ela vai ter o discurso, ela vai estabele-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 82 do proc.
PAUd 0 522 de 1994
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONV. A PARTE
C23	1	Monteiro	Conhecimento	13.3.95		

cer qual é a frota-alvo e quais são os limites, os padrões de aceitabilidade em termos de emissão. Isso, quem tem que fazer, nos parece lógico, é a CETESB porque a lei federal, Lei 997/76, estabelece que esses padrões tem que ser estabelecidos em função da região de controle de qualidade do ar.

A São Paulo metropolitana, a Grande São Paulo, é uma região de controle de qualidade do ar onde os padrões de aceitabilidade e a frota-alvo têm que ser idênticos. Em São Paulo não há limites físicos, fronteiras, e não ser as fronteiras políticas, que separem São Paulo de Guarulhos, de Santo André, de São Bernardo, não são fronteiras, atravessa-se a rua. Ou seja, a frota desses municípios é intercambiável, desses municípios limítrofes, e é evidente que tem que haver uma definição de padrões que valha para toda a região. Nos parece que seria insensato agir de outra forma e condenou bem o legislador federal ao estabelecer que fosse assim.

Agora, temos já todo um trabalho desenvolvido há seis ou sete anos pela CETESB, com o maximento de estudos internacionais, com trabalhos feitos, para definir esses padrões e por que não ela, CETESB, faça essa estipulação? Se é o único papel do Estado fazer essa definição, por que não da CETESB? Não estamos entendendo a



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 83 do proc.
Ar.º 0 522 de 1994
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONTEÚDO
C23	2	Monteiro	zonsamento	13.3995*		

razoabilidade dessa questão. Se é a CETESB que vai estabelecer esse serviço, que vai prestar esse serviço, qual o papel do Estado: estabelecer os padrões, CETESB vai fazer. Então, ela passa para o Município esse trabalho feito e o Município contrata um terceiro que vai fazer inspeção e recebe desse terceiro 3% pelo serviço que a CETESB elaborou. Quer dizer, todo o trabalho de elaboração que o Estado fez em relação a isso é passado para a Prefeitura simplesmente e ela recebe os 3% pelo trabalho do Estado. Da forma como a coisa está aparecendo para os trabalhadores não se vê razoabilidade. Quer dizer, se vê o desperdício do investimento do Estado, que é repassado gratuitamente ao Município e se vê que esse benefício vai gerar para o Município algo que não tem razoabilidade no sentido do SISHAMA. Se estamos todos dizendo que é o SISHAMA, que é o CONAMA e tal e tal que haver definições de um sistema integrado, se estamos vendo que essa é uma região metropolitana intercambiável, uma aglomeração urbana que é uma só por que vai haver um estabelecimento de padrões apenas pelo Município de São Paulo?

Então, os trabalhadores se insurgiram até judicialmente contra esse convênio por verem que a forma como a coisa está caminhando, independentemente dos vícios de forma que tenham havido do



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
-TAQUIGRAFIA-

Folha n.º 87 do proc.
PAULO 522 de 19 84
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
023	31	Monteiro	conhecimento	13.3.95		

lado do Estado, como bem salientou o Vereador, em termos de contou-
do, decaia a censator, o senso comum dos trabalhadores que estão
realmente discordando da forma como as coisas estão caminhando, até
que seja apresentada uma prova em contrário, um argumento que exiba
a razoabilidade do caminho escolhida. Era o que tinha trazer para
os senhores, a palavra dos trabalhadores em água, e esgoto e meio
ambiente. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antônio Raíza Monteiro Filho - PPR) - O

próximo orador inscrito é o nobre Vereador Almir Guimarães.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 8 do proc.
N.º 522 de 19 84
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
323	4	Monteiro	zoneamento	13.3.95		

O SR. ALMIR GUIMARÃES (PTB) - Sr. Presidente, Sr. Secretário,

Srs. Representantes da CETESB, companheiros Vereadores, minhas senhoras e meus senhores, na verdade o que podemos observar é que a cidade de São Paulo não pode perder a sua prerrogativa da autonomia do seu município de ter a sua legislação específica. Sabemos que São Paulo, pelas suas dimensões, representa o equivalente aos demais 37 municípios da região metropolitana e ela certamente terá uma grande participação e uma contribuição dos órgãos estaduais, através da CETESB, que é o órgão regulador, até aqui, de todas as suas atividades, mas ela não pode deixar, em momento algum, de exercer a sua prerrogativa de ter a sua legislação específica.

No momento em que o Município se propõe, através de um projeto de lei, disciplinar o funcionamento nessa linha de raciocínio,

~~Exatamente assim se deve~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 86 do proc.
RUAULO 522 de 1984
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	COM. APARTE
024	1	Angela	Zonamento	13.03.95	A. GUILHERME	

é evidente que deva se levar ao debate e que o Município exerça essa sua prerrogativa, não tirando de nenhum outro município que não tenha iguais poderes para isso.

Sabemos que a Secretaria dos Negócios Metropolitanos, que hoje não existe mais, mas que por algum tempo ~~exerceu~~ existiu, tinha atribuições específicas e lá dentro tinha as suas representatividades de municípios. Se hoje tivéssemos ainda essa Secretaria ela poderia também estar legislando na mesma linha do raciocínio.

Acreditamos que o Prefeito de São Paulo, no momento em que manda para esta Casa um projeto deste tipo, um projeto polêmico, que carece de debates, o debate deve ser amplo e aqui está se fazendo. A Comissão que hoje se realiza esta audiência pública tem como finalidade específica exatamente elucidar alguns fatos.

Respeitamos as ponderações de todos, imaginamos que os ~~trabalhadores~~ balhadores tenham os seus cuidados, os seus direitos liquidados e certos, mas também entendemos que o Município de São Paulo não pode abrir mão de uma prerrogativa de que ele entenda que deva ter a sua legislação própria e específica.

Acreditamos, Sr. representante da CETESB, que este assunto



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
-TAQUIGRAFIA-

Folha n.º 87	do proc. N.º 522 de 19 94
O funcionário	

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C24	2	Angela	Zonamento	13.03.95	A.GUILHERMES	

ainda pode ser debatido com mais subsídios, com mais recursos.

Entendo que, pela importância do mesmo, ele requeira isso, mas acho que o Município não pode, em instante algum, abrir mão da prerrogativa de ter a sua legislação.

O SR. PRESIDENTE (Antonio de Paiva Monteiro Filho - PL) -

Tem a palavra o Secretário do Verde e do Meio Ambiente, Dr. Werner Zulauf.

O SR. WERNER ZULAUF - Sr. Presidente, Srs. Veradores,

Sr. Diretor da CETESB, ouvi atentamente os diversos depoimentos e gostaria de fazer comentários em cima do que foi colocado, mais ou menos na ordem em que foram feitas as observações.

O Diretor da CETESB, Eng^o Alfred Suarez, falou em filosofia do projeto. Acho que a filosofia do projeto está na lei, está na legislação que institui o SISNAMA, que atribui funções a cada um dos órgãos de governo; está na Resolução 7/93, do CONAMA, que estabelece diretrizes básicas e padrões de missão para programas de inspeção e manutenção de veículos em uso, determinando competência dos Estados e Municípios.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 88 do proc.
RAULO 522 de 1954
O funcionário

MODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	COM. ARARTE
024	3	Angela	Zoneamento	13.03.95	Zulauf	

O Engenheiro faz referência à única equipe especializada existente no Brasil, que é a CETESB. Isso é verdade. Eu conheço. Fui Diretor e Presidente da CETESB, conheço a equipe e sei que o Engº Alfred é um dos técnicos de maior competência e maior entendimento dessa questão que existe no País. Ele, mesmo, hoje Diretor da CETESB, faz parte dessa equipe.

~~Zulaufer faz referência ao PROCOMVE~~ Quanto à questão estar sendo tratada desde o PROCOMVE (?) de 1986 também é verdade. Conheço bem porque fui eu, como Presidente da CETESB, que encaminhei toda a negociação, a nível do CONAMA, para a aprovação do PROCOMVE.

Há um projeto estadual, definido pelo Decreto de ~~junho de 1984~~ 1984 junho de 1984, que estabelece as condições para a implantação do Programa a nível do Estado. Ocorro que o Estado há três anos tenta implantar esse estudo e eu, como colega do Engº Alfred, ouvi muitas vezes ele se queixar de que o Estado não tomava decisões, da dificuldade de uma tomada de decisão a nível do Estado.

Por quê? Simplesmente por uma razão: os burocratas da assessoria do Governador insistem em que a remuneração desse programa deve-se dar através da T.S.T. O Vereador Maurício Faria mencionou isso. E vamos colocar os números.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 88 do proc.
N.º 522 do 10 94
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
024	4	Angela	Zenocamento	13.03.95	Zulmaif	

O que é a T.S.T.? Qual é o valor da T.S.T.? Quem paga a T.S.T.? A T.S.T. é da ordem de grandeza de 3 reais. Pagam todos os proprietários de veículos. Então, os ~~muitos~~ pequenos municípios no interior do Estado, onde esse programa não tem o mínimo sentido de vir a ser implantado, estão contribuindo, subsidiando os veículos da Capital, que ~~se~~ sofrem essa inspeção.

Agora, vamos a outra coisa: três reais, minha gente, não paga nada, não paga esses serviços. Se o Estado contratar esses serviços, ~~ex~~ esse contrato, ~~se~~ seguir os preços internacionais, da ordem de 10, 15, 20, 2 ou 25 reais por ano, esta é o número, embora o Vereador Maurício Faria tenha falado de 5 a 15, há uma pequena superposição, em Nova Iorque é de 25 dólares, esta é a ordem de grandeza. E isto, comparado com os três reais, não paga. Se o serviço for pago pelo Estado, o Estado vai subsidiar.

Agora, pergunto: o Estado tem condições de subsidiar algo mais na situação financeira em que se encontra? Gostaria que viesse o Sr. Secretário da Fazenda do Estado, o Dr. Rakano, para dizer se o Estado vai subsidiar esse programa. Três reais não pagam esse programa.

A proposta da Prefeitura, é a proposta que está na Câmara, é



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 50 do proc.
N.º 522 de 1954
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C25 EXAME	1	Angela	Zonamento	13.03.95	Zulauf	

a proposta adotada em todo o mundo, que é a cobrança do preço público, é a cobrança do usuário, a cobrança daquele cidadão que recebe a prestação de serviços. É ele quem paga, para que não haja subsídio, seja do ~~motor~~ proprietário de ~~um~~ veículos de outras regiões do Estado, seja de outros impostos do ~~Estado~~ Tesouro do Estado.

Se é dez, quinze, vinte ou vinte e cinco dólares, isso também é absolutamente irrelevante. Qualquer um de nós, hoje, se formos almoçar por aqui, vai pagar essa ordem de grandeza por um simples almoço no sistema "self service". Portanto, o valor da inspeção é absolutamente irrelevante, mesmo nessa faixa de 10 a 25 dólares ou reais.

O que é caro é os serviços de manutenção que essa inspeção pode determinar que sejam feitos. Eu, mesmo, troquei o catalizador do meu carro, na semana do Carnaval, e gastei 300 reais. Então, aí sim, os serviços de regulagem e de manutenção são caros, mas devem ser feitos, mas o programa é exatamente para isso, para que não se circule, como o Secretário do Meio Ambiente do Município, uma vinte mil quilômetros com o catalizador envenenado, catalizador que não ~~presta~~ tinha mais nenhuma função e eu nem sabia



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
-TAQUIGRAFIA-

Folha n.º	51	do proc.
N.º	522	de 1984
O	funcionário	

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	COM. APARTE
025	2	Angela	Zenocamento	13.03.95	Zulcauf	

disco. Só quando o carro parou mesmo, não andou mais, é que eu fui verificar que era o catalizador.

Então, é preciso colocar as questões nos devidos termos.

Ouvi, aqui, que o convênio firmado entre a Prefeitura e o Estado foi uma coisa escondida. Gente, o Dr. Alfred participou de inúmeras reuniões. Está aqui a Dra. Gláucia que, pela Prefeitura, também participou de inúmeras reuniões. A Secretaria do Meio Ambiente do Estado, através do Procurador Tanaker (?), participou de inúmeras reuniões no Palácio e a minuta do convênio foi redigida a muitas mãos. Todas essas mãos participaram da redação do documento, que foi submetido ao Prefeito e ao Governador, que assinaram.

Portanto, esse convênio não foi apresentado unilateralmente. Temos cópia da minuta em papel timbrado do Governo do Estado, que serviu de base para a assinatura do convênio. Assim, vamos desmistificar algumas coisas aqui. Estão sendo criadas fantasias em torno de fatos absolutamente normais do ponto de vista político-administrativo, ético e legal.

Sobre a capacitação da Prefeitura, obviamente, a Prefeitura tem a sua Secretaria do Verde e Meio-Ambiente, que tem o seu corpo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 52 do proc.
N.º L.O. 522 de 1994
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. A PARTE
025	3	Angela	Zonamento	13.03.95	Zulauf	

técnico, mas esse é um trabalho muito específico, especializado, e que deve ter o reforço do Estado, através da equipe da CETESB. Por que não? Não temos tem o mínimo sentido -o concordo com o Vereador Maurício Faria- montarmos na Prefeitura uma equipe paralela só porque é da Prefeitura. Vamos, obviamente, usar a equipe do Estado. E é isso que está no convênio.

O convênio estabelece exatamente isso. Agora, o que existe é a rebeldia de alguns funcionários da CETESB em abrir mão da caixa preta que eles acham que dominam e isso é inaceitável. São servidores públicos e são obrigados a abrir a caixa preta, são obrigados a obedecer a determinação do Governador, que estabeleceu -no convênio- que esses serviços devem ser prestados de comum acordo.

Portanto, todos os problemas se resolvem na medida em que os funcionários públicos passem a fazer aquilo que é a orientação estabelecida por seus superiores hierárquicos. Trata-se de um corporativismo exacerbado praticado não pela instituição CETESB, mas por alguns funcionários. É muito fácil envolver o Sindicato nisso. Com todo o respeito ao Sindicato, sei como funcionam esses negócios.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 53 de proc.
N.º 522 de 1954
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. A PARTE
C25	4	Angela	Zonamento	13.03.95	Zulauf	

Sobre o trânsito de veículos de outros municípios. Vamos
imaginar que 70% dos veículos da região metropolitana são do Muni
cípio de São Paulo e 30% pertencem aos demais municípios ~~que~~

~~então que 10% são daqui, de 20%, de 30%~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 9 do proc.
n.º 522 de 1954
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
26	2	Raimundo	Zoneamento	13-03-95		

proposta conciliadora, que poderá ser apresentada sob a forma de o-
monda; aumente-se o 3 para 6 e ficaremos com 3% e repassaremos 3%
3% para o Estado. Acho justo, ~~em~~ afinal de contas vamos usar o ser-
viços de uma ~~empresa~~ empresa do Estado e já que a Prefeitura terá o
resarcimento dos seus custos pela fiscalização por que não repassar
o ~~serviço~~ equivalente ao Estado ?

O preço público final aguenta isso sem maiores pro-
blemas, que volto a dizer, o problema não está no valor do preço pú-
blico, mas sim no problema de manutenção e isso é necessário, é jus-
tamente para que se faça essa manutenção que esse programa é im-
plantado.

Estou aqui rapidamente circulando pelas minhas ano-
tações para ver se não deixei nenhum dos assuntos sem abordar, parece-
me que não, mas me coloco à disposição se algum assunto não tenha
sido devidamente esclarecido, para fazer os esclarecimentos em se-
guida. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antonio de Paiva Monteiro Filho) -

Com a palavra o nobre engenheiro da CETESB, Sr. Alfredo Svac ~~XXXXXXXXXX~~ (?)

O SR. ALFREDO SVAC - Bom, acho que preciso esclare-
cer algumas questões que foram levantadas aí pelo Secretário do Verde



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 56 do proc.
N.º L.O. 522 de 1944
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
26	3	Raimundo	Zoneamento	13-03-95		

Municipal de Verde e do Meio Ambiente. Em primeiro lugar, gostaria de agradecer os lisonjeados elogios que ele fez a minha pessoa e à equipe da CETESB, sem falsa modéstia, ~~mas~~ creio que são válidos.

Com relação à questão de que a CETESB tenta há 3 anos implantar esse programa, gostaria de fazer a primeira correção, a CETESB está há 3 anos desenvolvendo a metodologia para esse programa que se nós observamos o que foi feito em outros países vamos verificar que as entidades técnicas precisaram, inclusive, de mais tempo para isso. Nós quisemos, na verdade, algumas etapas, porque nós nos aproveitamos da experiência internacional, não estamos inventando a roda, só que simplesmente precisamos adequar o programa às condições dos veículos brasileiros, dos combustíveis brasileiros, do nível de manutenção existente no Brasil, dos gastos a serem feitos com a manutenção do veículo, com as negociações com a indústria de autopeças e a indústria automobilísticas, no sentido de se viabilizar serviços de manutenção a preços mais competitivos. Então, a questão dos 3 anos que o Secretário mencionou se deve a essas fatos e não ao emperramento da máquina pública. Houve uma certa demora, isso eu concordo, foi quando o Governador Flóruy recebeu a minuta de decreto da CETESB para a sua avaliação e realmente ele engavetou isso



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
-TAQUIGRAFIA-

Folha n.º 522 do proc. 522 de 1984
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
25	4	Reimundo	Zonamento	13-3-95		

por 6 meses. Isso realmente atrasou.

Por outro lado, acho que a maneira como a Prefeitura entrou no processo, através do seu decreto de abril do ano passado, que depois foi reconhecido como uma maneira inadequada de se conduzir a questão até por que estamos, agora, tratando de um projeto de lei, acho que esse processo também criou algumas outras dificuldades que acabaram atrasando. Eu diria que, hoje, o programa está atrasado um ano, porque dentro do nosso cronograma nós estaríamos iniciando esse programa em meados de 94 (?).

Com relação a questão dos preços que o Secretário mencionou, internacionalmente se cobra um preço de até 40 dólares, tudo depende da forma como é feita a questão, normalmente esses preços mais altos são preços que envolvam serviços de inspeção de segurança, fato que não é objeto nesta discussão atual.

No que se refere a serviços de emissão de poluentes, realmente o custo e isso não ultrapassa os 15 dólares, apenas em alguns lugares onde oficinas pequenas prestam esse serviço e portanto não têm escala como ocorre no Estado da Califórnia, então esse custo é mais alto. Agora, a própria legislação norte-americana já está sendo mudada, porque se verificou que essa maneira de fazer a vitória ela é ineficiente e leva à corrupção. Eu digo a vitória feita



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 58 do Proc. N.º 522 de 1994
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
027	1	Raimundo	Zencamento	13-3-95		

através de oficinas independentes, não de centros de inspeção como é o objeto do programa de inspeção no Brasil.

Dem, com relação a questão da remuneração pelos serviços, concordamos que, hoje, a taxa de serviço de trânsito realmente não cobriria os custos. A proposição inicial da CEMESP para o Governo do Estado, inclusive, vai ao encontro do pleito feito pelo Sr. Secretário, no sentido de se estabelecer um preço público. A questão acabou sendo definida através da TST em função de opiniões jurídicas que considerariam o preço público como sendo uma tributação. Caso a metodologia (?) de cobrança pela TST seja mantida, evidentemente o Estado procurará remunerar à altura os serviços, adequando essa taxa de serviço de trânsito.

Com relação ao convênio, gostaria de, fortemente, repudiar a informação de que esse convênio foi feito a 4, 8, 16 milhões. Esse convênio foi apresentado à CEMESP, e aconteceram algumas reuniões no Palácio do Governo do Estado e em nenhum momento a CEMESP ou a Secretaria do Meio Ambiente aceitaram os termos desse convênio. Gostaria de esclarecer mais uma vez, em suma, nenhum momento a CEMESP ou a Secretaria Estadual do Meio Ambiente aceitaram....

O SR. SECRETÁRIO - Aquelas funcionários que foram à reunião....



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 58 do proc.
N.º 522 de 1995
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
027	2	Raimundo	Zenocrono	13-3-95		

O SR. ALFREDO SVAC - Desculpe-me Sr. Secretário,
eu ouvi com toda calma e tranquilidade a sua exposição e gostaria
que o senhor também ouvisse a minha.

Portanto, os funcionários que estavam lá eles esta-
vam representando a CETESB - se não estivessem a Diretoria não teria
permitido a presença desses funcionários lá.

Com relação à questão da CETESB ser uma caixa preta,
acho que o Secretário, que foi Presidente da CETESB, não está sendo
justo com a Casa que ele presidiu. A CETESB ela está aberta à socie-
dade, ela presta serviços à sociedade e deve continuar sendo esse
seu principal missão, tanto é que na atual discussão sobre
a questão dos incineradores que está sendo debatida juntamente com
a Municipalidade, a CETESB tem tido uma postura bastante positiva,
no sentido de ajudar a Municipalidade a viabilizar esses en-
preendimentos, evidentemente, dentro de toda a legalidade que a lo-
gicalização do Meio Ambiente estabelece. E nós estamos trabalhando
de uma maneira positiva, é uma parceria boa, que a gente lamenta
que não ocorreu nesse projeto em particular.

Com relação à questão do projeto em si, eu diria
que ele apresenta um problema pontual que foi já identificado e que...



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 103 do proc.
N.º L.O. 522 de 1954
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
027	3	Raimundo	Zenecamento	13-3-95		

alvo, ou seja, qual é a frota a ser objeto da inspeção. E o Secretário esqueceu de mencionar que o COMAMA, no final do ano passado, estabeleceu a Resolução nº 15, que atribui esse papel ao Estado, porque isso tem que ser visto dentro de uma visão estadual e metropolitana.

Eu diria que essas questões são as principais esclarecimentos que eu gostaria de fazer. Preocupa-me o fato de termos apenas uma empresa indicada para licitação. Concorro com o que foi dito pelo Vereador Maurício Faria aqui, no sentido de que uma das formas em que se apresenta esse projeto de lei a única manutenção que o Município tem é a da licitação. E me preocupa o fato de o Estado ter que assumir a incômoda posição, depois de ter de avaliar todas as ações que serão desenvolvidas por uma empresa selecionada pela Municipalidade, sem qualquer ingerência do Estado, sem que a Municipalidade tenha essa capacitação técnica e, portanto, eu abro aqui a possibilidade de trabalharmos conjuntamente nesse processo, através de um projeto de lei misto substitutivo, porque acho que temos que mudar a filosofia de não de que, mas de como. Eu acho que o momento, Sr. Secretário, político agora é um pouco diferente. O Sr. Governador nos solicitou a revisão desse convênio. Acredito que há um desejo de colaboração do Governo do Estado com o Governo Municipal, em todas as áreas de interesse, com o objetivo de que os benefícios



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
-TAQUIGRAFIA-

Folha n.º	67	do proc.
N.º	522	de 1994
O	funcionário	

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
027	4	Raimundo	Zoneamento	13-3-95		

públicos com esses trabalhos surjam, portanto, acredito que nos te-
mos condições de contar ~~com a colaboração de todos~~.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
-TAQUIGRAFIA-

Folha n.º 522 do proc. N.º 522 de 1989
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO - 1ª -	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C28	1	dalva	Zonaamento	13.03.95		

(...) e revermos os termos desse projeto de lei de modo, que tanto, a municipalidade e quanto o governo do Estado, tem suas atribuições claramente estabelecidas, ue as eventuais ilegalidades que existem nesse projeto de lei sejam suprimidas, e que realmente os interesses públicos sejam adequadamente ~~xxx~~ preservados.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antônio Maranhão de Paiva, M.Filho)

Alguns dos presentes gostariam de se manifestar? (Pausa) Com a palavra o nobre Vereador Maurício Faria.

O SR. MAURÍCIO FARIA

- Eu só queria que o Sr.

Secretário, esclarecesse ~~maxxessakaxax~~ a questão da ~~xxxxx~~ escola, porque o raciocínio adotado com toda franqueza, haveria uma questão de vontade política do Sr. Prefeito de resolver o problema da poluição de veículos aqui na Capital, ~~xxx~~ só que essa vontade política não se traduziu em procedimentos técnicos. Ela se expressa, segundo o projeto delei, na vontade de licitar. É a licitação, e portanto a ~~xxxxx~~ habilitação da empresa que determina, ou melhor consubstancia essa vontade política. Essa é a primeira



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 153 do proc.
N.º 522 de 1954
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. PARTE
029	2	dalva	Zonamento	13.03.95		

questão.

A segunda questão, é que me parece que o preço cobrado seja relevante, ele é importante, como todo preço cobrado de usuários, e se nós considerarmos uma frota de veículos de 4 milhões de veículos, um contrato de 15 anos renovável por mais 15, isso representa interesses da ordem de um bilhão de reais, é muito difícil nós considerarmos que interesses superiores a um bilhão de reais são relevantes, então é preciso grande rigor, grande cuidado no estabelecimento do preço cobrado ao usuário. Mas eu quero dizer o seguinte: a questão da ~~uma~~ escala. O argumento de que se o Município de São Paulo encaminha isoladamente o seu programa, isso pode comprometer em termos de ~~uma~~ escala a adoção do programa com o rigor técnico exigido nos municípios menores que compõem a região metropolitana. Essa questão não foi respondida pelo Sr. Secretário, gostaria que me esclarecesse.

O SR. WERNER EUGÊNIO ZULAUF - Realmente, não foi respondida. Peço desculpas. A questão da ~~uma~~ escala, o Município deve ter um único interlocutor, devo saber ~~selecionar~~ selecionar o interlocutor, a empresa concessionária. Deve ter um



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 622 do proc.
U.D.O. 522 de 1994
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
622	3	diva	Encomenda	13.03.95		

contrato que permita fazer todas as amarrações necessárias para que ele seja bem executado e denunciar esse contrato, e denunciar a empresa, se o contrato não for cumprido. Isso facilita enormemente o critério e uniformização. Então, pelo menos, no Município de São Paulo deve ter apenas ~~um~~ interlocutor que poderá, pela escala de serviços, ser desdobrado num consórcio, porque o projeto de lei abre essa possibilidade.

Sobre o prazo, com concessões não normalmente em prazos mais elevados, por exemplo, as concessões para implantação de usinas de lixo em São Paulo, foram contratados para 20 anos com possibilidade de renovação por mais 10, ~~portanto~~ portanto, 30 anos, essa é a ~~exata~~ escala. Esse projeto de lei prevê 15 anos. É uma questão também, que pode até ser discutida, não vejo nenhum impedimento em se fazer alguma concessão nesse prazo, mas obviamente um contrato de concessão que envolve investimentos vultosos, porque quem implantar esse sistema em São Paulo vai ter que investir muito, e o retorno evidentemente se dará com uma tarifa mais elevada se o prazo for curto, e poderá ser achatado e alongado se o prazo for mais longo. Esta é uma decisão que tem fundamento técnico.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 108 do proc.
N.º 522 de 1954
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
028	4	dalva	Zonamento	13.03.95		

mas a calibração final desse número, obviamente, é uma decisão política.

O SR. PRESIDENTE (Antônio de Paiva M. Filho) -

Com a palavra a Engenheira Gláucia Salvim(?).

A SRA. GLAUCIA SALVIM - Eu gostaria de

esclarecer alguns pontos relativos ao programa. Em primeiro lugar se optou na Secretaria do Verde, capitaneia problemas pelos os quais o Sr. Secretário já colocou. Mas nós fundamentamos essa ação em experiência já vitoriosas em outros países. A título de exemplos, eu gostaria de citar a experiência espanhola, que todo o território foi dividido em várias áreas de acordo com as regiões autônomas que ~~compõem~~ compõem a Federação da Espanha, e em cada uma das regiões autônomas temo uma cidade principal destacada para gerenciar o seu programa. Mas essa divisão de regiões autônomas, ela não só facilita o gerenciamento do programa, como também implica uma divisão técnica. Porque vamos imaginar, a região metropolitana de São Paulo, ela tem determinadas características



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 106 do proc.
ANEXO 522 de 1994
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	COM. APARTE
C28	5	dalva	Zonamento	13.03.95		

e essas características são próprias, e peculiares. Uma outra região metropolitana mais afastada do nosso Centro, por exemplo, a região metropolitana em Ribeirão Preto, ela vai ter que trabalhar com padrões diferentes. Então não se pode querer uniformizar o programa e querer que os mesmos padrões exigidos aqui em São Paulo, sejam exigidos também numa região onde a natureza das partículas tem no ar são diversas. Então não adianta ser mais restritivo aqui e menos lá, se tiver em desacordo com a realidade. Agora aqui na região metropolitana tem que haver uma uniformidade de critérios, isso há. Por isso a gente vai procurar o apoio da CETESB, porque não adianta ou ter na região de São Paulo, que detém 80% da frota de veículos de toda a região, um padrão de emissão, e um Município aqui vizinho ser menos restritivo ou mais, porque eu vou provocar uma evasão, e com isso a minha fiscalização vai ser falha. Nós procuramos a CETESB, exatamente pelo conhecimento e pelo desenvolvimento de programas e estudos que eles já estão levando há vários anos. Essa parceria é muito querida pela Secretaria do Verde, porque nós não gostaríamos de ter que investir dinheiro público nisso, e contratar por exemplo, organização Panamericana da Saúde, que já nos procurou e se dispôs



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
-TAQUIGRAFIA-

Folha n.º 107 do proc.
N.º 522 de 1954
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
029	1	dalva	Zonamento	13.03.94		

a colocar os seus serviços ao nosso dispor. Mas o que nós estamos pretendendo é fazer um programa com o menor custo possível. E nesta razão do custo, é que motivou em primeiro lugar que se procurasse cobrar preços públicos, porque só quem utiliza os serviços é que vai pagar. Se o Município fosse remunerar as empresas prestadoras de serviços e manutenção, isso iria sair da nossa receita municipal. Então todos os cidadãos principalmente aqueles que não tem carro e andam de ônibus, iam ter que pagar a inspeção de veículos daqueles que são privilegiados e já andam com seus carros. Por outro lado, também se previu repasse no valor de 3% do ~~xx~~ valor ~~em~~ arrecadado pelas empresas para que no âmbito do Município, esse programa tivesse o seu custeio. Mas é ~~uma~~ uma solução moderna que ~~isso~~ visa o quê? Se estabelecer um programa com a fonte de custeio investido, para conseguirmos executar, porque já estamos cansados daqueles programas, que são bonitos no papel ~~em~~ mas que na prática a gente sempre vai lá bater na porta do Sr. Secretário das Finanças com os bolsos vazios e com as mãos estendidas pedindo pelo ~~amor~~ amor de Deus, e o programa ~~se~~ fracassa. É claro que a parceria com a ~~SETESA~~ SETESA, não só é querida ~~em~~ mas é de-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
-TAQUIGRAFIA-

Folha n.º 108 do proc.
PAULO 572 de 19 94
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
029	2	deiva	Zonamento	13.03.95		

sejada, porque nós temos que estabelecer padrões equânes, e o En-
genheiro Alfredo(?) em uma dessas reuniões que nós conversemos
nos nos propusemos até mesmo em fazer um edital de licitação em
conjunto. Então nós nos preocupamos onde todos os critérios sejam
estabelecidos em conjunto, da parte da Secretaria do Município Verde
não há nenhuma resistência. Agora em relação a questão que o Ve-
rea or colocou sobre a economia de escala, nós temos esse proble-
ma porque se for recolhido pelo R TST, como o Estado pretende,
é isso, Municípios não atendidos pelo programa e que nem se inter-
ressam por um programa desse tipo, municípios pequenos que
tem uma frotas pequena, vão custear o programa. O que está errado
então a caixa provavelmente vai ter algum problema em relação a
sua legalidade, porque não se pode cobrar um serviço que
em potencialmente se presta. Agora de outro lado, o custo na ver-
dade, essa variação que todos estavam falando de 10 a 15 mil
dolares, ela varia de acordo com o custo do terreno, porque o que
é caro neste programa é a compra ou aluguel dos móveis para se
instalar o centros de inspeção, porque como são áreas muito gran-
des e que tem que ter 8 a 10 boxes para atender o veículo
que passa ali, no máximo 10 minutos, porque se não as pessoas



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 107 do proc.
N.º 522 de 1954
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C29	3	dalva	Zonamento	13.03.95		

xx acabam não indo, e acaba sendo um entrave. O custo do terreno é alto, então quando a gente vê essa variação, se nós formos ver em Miami é mais caro, xx em outras cidades, Nova York, o custo do ~~terreno~~ terreno é mais caro que em Miami, então a taxa é mais alta, e quando se coloca os serviços de manutenção, aí encarece mais porque tem que ser feito um outro serviço, além da inspeção que coloca mangueira no tubo de escapamento e vai fazer uma simulação da emissão de poluentes do veículo, vai ter que verificar se os cintos de segurança estão ali, se os faróis funcionam, etc... aí tem uma série de itens e a pessoa que vai fazer a inspeção tem que preencher uma longa planilha. E como foi ressaltado esse não é o objeto dessa discussão aqui. Nós vamos fazer por hora só a implantação do sistema de inspeção de poluentes, se der certo, pode ser que a gente até estenda, mas aí não é competência da nossa Secretaria, aí temos que envolver outras Secretarias que tenham interesse nisso. Agora, essa economia de escala que o vereador se referiu, ela parte ~~xx~~ exatamente por isso, o custo do terreno, então é isso que entra preponderantemente como o valor que vai ter que se verificar para ver qual vai ser a remuneração do in-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 110 do proc.
Ato LO 522 de 1954
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C29	4	dalva	Zonamento	13.03.95		

terossado. E ela está muito ligada a duração do programa, porque é claro que eu não vou alugar um terreno por 5 anos ou por 15, eu vou ter uma variação de valor de acordo com a duração do meu contrato, e a ^{maior} ~~extensão~~ extensão é claro ~~é~~ ela sinaliza um retorno mais seguro, então isso diminui os riscos e com isso os custos. Agora de qualquer maneira a extensão para outros municípios ~~porque~~ se só não garanto isso, porque é como eu expliquei há municípios que vão ser atendidos por este programa, e há municípios pela sua peculiar localização, ou pelas características de poluição gerada, eles tem que tero tratamento completamente diferenciado. Os padrões serão outros, a análise é outra, toda a característica do programa vai ter que ~~se~~ ser adaptada para a realidade onde ele vai se inserir. Eu acho que o programa que está sendo pensado, ele tem bastante aderência a realidade e, a gente procurou até de formas de custos que são viáveis, e nós gostaríamos de contar com a colaboração da ~~SECRETARIA~~ SECRETARIA, se isso não for possível, o Município de São Paulo pela sua ~~re~~ relevância no âmbito nacional, ele está tentando se firmar como um ~~um~~ dos organismos do ~~SINCLA~~ SINCLA(?). Eu acho que os Vereadores desta Casa não



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
-TAQUIGRAFIA-

Folha n.º 111 do proc.
RUAULO 322 de 1992
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	COM. APARTE
029	5	anlva	Zonamento	13.03.95		

vão querer obstar essa tentativa, acho que é importante que o Município se afirme como órgão do SISNAMA(?) pela sua relevância. Acho que a Cidade de São Paulo, exatamente para por ter o problema de poluição veicular como um dos maiores causadores da poluição que a gente tem, deve entrar nesse processo, ela não pode ser uma mera coadjuvante como queriam no início, que o Município entrasse no programa só para fornecer terrenos. Eu acho que aí é minimizar o papel do Município como o nosso tem em todo o Estado e na Federação.

~~CONFIDENCIAL~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 112 do proc.
S. PAULO 5.12 de 1954
O funcionário [assinatura]

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONF. ARTE
C30	1	Paula	zoncamento	13.03.95		

Se pudermos contar com o apoio da CETESB, gostaríamos. Se não pudermos, vamos procurar a Organização Panamericana da Saúde que já nos acenou com a possibilidade de um convênio técnico. Nós sempre procuramos diminuir o custo. Se isso não for possível, é a solução que nos resta. Muito obrigada.

O SR. OLÍMPIO - Sou engenheiro, trabalho na CETESB e participei da elaboração desse programa na CETESB.

Primeiro, quero esclarecer uma questão ao Sr. Werner Zulauf sobre Nova York. O senhor disse que lá a taxa de inspeção é de 20 dólares, mas o senhor esqueceu de considerar que essa taxa de inspeção é bianual, uma vez a cada dois anos, com procedimentos do IM40, que é o programa mais moderno e mais caro do mundo, ele se utiliza dos equipamentos mais caros do mundo. Então, esse programa não é anual, o problema da escala está inserido.

Outra questão é que tenho uma dúvida desde o início desse processo e que ainda não foi bem esclarecida. A Secretaria do Verde e do Meio Ambiente participou da idéia da criação desse programa no âmbito do município de São Paulo ou não participou? Como



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
-TAQUIGRAFIA-

Folha n.º 113 do proc.
PAULO 522 de 1984
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C30	2	Paula	zonamento	13.03.95	Olimpio	

surgiu o decreto municipal que implanta o programa de IM na região metropolitana, ou melhor, no município de São Paulo?

O SR. WERNER ZULAUF - E se eu lhe perguntasse como surgiu o decreto estadual? Ele surgiu depois do decreto municipal. Portanto, considero irrelevante a sua pergunta.

O SR. OLÍMPIO- Vou responder como surgiu o decreto estadual. O decreto estadual surgiu depois de 3 anos de intensas pesquisas, estudo da legislação internacional, viagens internacionais, entrevistas com técnicos de diversos programas espalhados pelo mundo todo, Japão, Alemanha, México, em vários estados dos Estados Unidos, e a partir de um levantamento intenso das características técnicas da frota nacional e após o desenvolvimento de 13 mil medições da frota circulante no município de São Paulo, só aí a CETESB estabeleceu a minuta do decreto estadual...aliás, antes disso estabelecemos a minuta da Resolução nº 7 que cria o programa e depois estabelecemos imediatamente a minuta do Decreto 37489, que estabeleceu o programa na região metropolitana de São Paulo. Foi assim que surgiu o programa dentro da CETESB. Eu gostaria de saber como surgiu dentro da Secretaria do Verde



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 114 de proc.
N.º 0322 de 1994
O funcionário

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C30	3	Imula	concomitante	13.03.95	Werner Zulauf	

O SR. WERNER ZULAUF - É exatamente o que vou lhe dizer. Com todos esses levantamentos que o senhor mencionou que credenciam a CEPESB como uma instituição de renome internacional. Com todos esses levantamentos, esses dados e esse conhecimento do problema geraram a regra. A regra foi estabelecida pela resolução do CONAMA. Estabelecida a regra pela resolução certa do CONAMA, estava aberto o caminho para a decisão da política municipal que foi adotada através do decreto assinado pelo Prefeito.

O SR. OLÍMPIO - Eu queria saber se a Secretaria do Verde participou disso. O senhor não me respondeu.

O SR. WERNER ZULAUF - É evidente que participou. Se a Prefeitura tem uma Secretaria com essa finalidade, ela participa do processo. Essa é a função da Secretaria.

O SR. PRESIDENTE (Antonio de Paiva Monteiro Filho) -
Alguém mais gostaria de fazer uso da palavra? (Pausa)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 115 do proc.
SÃO PAULO 522 de 1954
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C30	4	Faule	zoneamento	13.03.95	Alfred Szwarc	

O SR. ALFRED SZWARC - Gostaria de fazer a minha última intervenção no sentido de que, mais uma vez, esta Casa tenha plena consciência dos diversos problemas que envolvem o projeto de lei da forma em que ele está. Me refiro a projetos legais, a dificuldades de ordem legal. Devem se lembrar que a Resolução 15/94 estabelece regras que esse projeto de lei contraria, sendo, portanto, passível de anulação. E, as dificuldades que forem encontradas no processo de formulação, ou seja, houve uma tentativa de se estabelecer um programa conjunto. Entretanto, a autonomia de se fazer a licitação exclusivamente para uma única empresa sempre foi uma questão fechada nas discussões. Creio que essa é uma questão bastante relevante, que deva ser levada em consideração por esta Casa.

Creio que o programa é de interesse público, extraordinário, ele vem ao encontro dos objetivos do controle de poluição. Entendo que tanto o Estado quanto a municipalidade de São Paulo e os outros municípios têm um papel relevante a ser desenvolvido nesse projeto. Entretanto, as questões, a forma de participação, a maneira de se licitar essa questão, a discussão se é preço público TET sobre TET, acho que precisamos retornar a ela dentro de um outro espírito, visto que o momento político hoje é diferente daquele do final do



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 116 do proc.
N.º P-AUL-0522 de 1994
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C30	5	Paula	zoneamento	13.03.95	Alfred Senare	

ano passado, quando foi celebrado esse convênio que, como já se re-
feri, também é passível de anulação pelas irregularidades que ele
traz.

Acho que seria muito desgastante para esta Casa
aprovar um projeto de lei que certamente será contestado judicialmen-
te. Portanto, Sr. Presidente, Vereadores presentes, Sr. Secretário,
proponho que possamos retornar a discussão, acho que ela pode ser
feita dentro de um espírito bastante positivo e participativo, no sen-
tido de que a população de São Paulo e a população da região metropo-
litana de São Paulo possa ter acesso a serviços de qualidade e desen-
volvidos dentro da boa prática de engenharia e selecionados segundo
segundo critérios bastante óticos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antonio do Teiva Monteiro Filho) -

Tem a palavra o nobre Vereador Maurício Faria.

O SR. MAURÍCIO FARIA - Ainda na tentativa de esclare-
cer alguns pontos, eu perguntaria ao Sr. Secretário Werner Zulauf por
que uma única empresa ou um único consórcio de empresas? O argumento



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 117 do proc.
RAULO 522 de 1994
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C31	1	Paula	zoneamento	13.03.95	Maurício Faria	

que V.Exa. apresentou de ter um único interlocutor poderia então ser aplicado ao lixo, às obras de um modo geral e aí teríamos a monopolização dos serviços na mão, de cada área, de uma única empresa, com o argumento de que é mais conveniente ter um interlocutor.

Então, a argumentação de que é mais conveniente ter um interlocutor me parece inconsistente e, pelo contrário, me parece razoável que mais de uma empresa ou mais de um consórcio de empresas operem nesse setor, até para que haja a comparação de desempenhos e o Poder Público não fique cativo de um único fornecedor de serviços, e não haja monopolização desse serviço, inclusive inibindo ou desestimulando o contínuo aprimoramento tecnológico necessário nessa área. Então, o argumento da concentração desse serviço na mão de uma única empresa ou um único consórcio não me parece respondido.

Segundo ponto, toda a argumentação apresentada pela Secretaria admite que a CETESB é a portadora exclusiva hoje de competência técnica nesse campo, e acena com a possibilidade de contratos ou convênios com a Organização Panamericana de Saúde caso haja uma impossibilidade de participação da CETESB. Eu perguntaria, em relação à licitação, a concorrência, se essa lógica não determinaria que a CETESB tenha um papel essencial na definição das características da licitação de seu edital, já que o edital eminentemente técnico e mais



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

113 de proc.
522
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. / PARTE
C31	2	Faula	zonamento	13.03.95	Maurício	parte

ainda no julgamento dessa licitação. Se a própria lógica reconhecida pelo Sr. Secretário não indica ou não determina ou não impõe que a CETESB nessa relação tenha um papel decisivo tanto na formulação da licitação como no seu julgamento.

O SR. WERNER ZULAFF - Com relação à formulação do edital, isso está em nossas conversas desde o início. Em nenhum momento imaginamos fazer a licitação sem harmonizar o projeto a nível do município no projeto estadual.

Sobre a escala, eu já me referi. A questão, nessa particular, a escala tende a reduzir custos. Uma única concessionária, com prazo suficientemente longo para amortizar os investimentos e um contrato bem feito. É nesse ponto que está um grande desafio para os técnicos do setor, tanto da Prefeitura como da CETESB, e tenho certeza de que o parceiro será a CETESB porque não há porque a CETESB deixar de cooperar num ~~programa~~ programa ondo, no âmbito do estado, ela tem o maior problema para ser resolvido. Não tenho nenhuma dúvida de que esse problema será resolvido. Agora, será através das regras estabelecidas pela Prefeitura, ou seja, principalmente, fundamentalmente do preço público porque não é esse o entendimento do Estado.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 118 do proc.
N.º 522 de 1984
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C31	3	Paula	zoneamento	13.03.95	Zulauf	

problema que não está resolvido e não podemos adiar a solução do problema até que o Estado chegue a uma conclusão, se resolve ou não, se será questionado juridicamente o pagamento do preço público. Nós temos todas as condições, todos os mecanismos, todas as respostas prontas. Isso não é uma aventura, ao se estabelecer o preço público houve inúmeras discussões com a área jurídica da Prefeitura e houve uma unanimidade do ponto de vista jurídico de que o preço público é viável. Portanto, pode resistir a qualquer tentativa de embargo judicial.

O SR. CLAUDIO AUGUSTO - Folha de S. Paulo. Secretário,

a questão da escala, gostaria que o senhor respondesse considerando a questão metropolitana. São Paulo realmente tem condições de tocar um programa desses independentemente de outras cidades porque tem escala para isso, mas as outras cidades da região metropolitana teriam condições de fazer isso? Como ficaria a situação nas outras cidades?

O SR. WERNER ZULAUF - Em princípio, entendo que os outros municípios serão atendidos pelo programa da CETESB que é um programa que deve ser harmônico. Daí a necessidade imperiosa de se cumprir o convênio que foi firmado e que prevê a harmonia dos dois programas de forma que se complementem e não entrem em conflito.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 120
PAULO 522 de 19 84
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C31	4	Paula	zonamento	13.03.95	Zulauf	

Agora, está aberta também a questão da autonomia dos demais municí-
pios. Não sei o ~~que se vai fazer a respeito da autonomia~~

~~que se vai fazer a respeito da autonomia~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 121 de proc.
N.º PAULO 522 de 19 94
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C32	1	both	meio ambiente zoneamento	13.3.		

não me compete avaliar a vontade política de prefeitos. Ao que me consta não tem nenhum co. movimentando no sentido de desenvolver o EMBUSP o seu programa ~~individualmente~~ individualmente. Portanto, acredito que, pela lógica, o programa do restante da reação metropolitana será atendido pela CETESB depois que ela resolver os seus problemas de como financiar esse programa porque a prática, a leitura diária dos jornais, a vivência do momento político, econômico e administrativo em que vivemos me autoriza a dizer que se o programa da CETESB for depender do tesouro do Estado ele é um sério candidato a não funcionar.

O SR ALFRED SZUARC - Só complementando a r sponso ou acho que o Secretário Municipal mencionou dois programas. Acho que esse é o problema fundamental. O programa é um só. Existe um programa Estadual onde os municípios devam co inserir. A questão do desenvolvimento do EX programa a nível metropolitano é importante até por uma questão que foi levantada pela EX próprio Secretário, os custos dos terrenos, quer dizer, a partir do momento em que podemos ter centros de inspeção em outros municípios limítrofes com São Paulo onde o custo do terreno é menor existe uma possibilidade de ganho em custos.

O SR WERNER ZULAUF - Só uma última observação ao Diretor da CETESB: volto a dizer o que repeti inúmeras vezes em nossas reuniões lá no Palácio de Governo de ano passado - nenhum dos problemas técnicos



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 122 do proc.
N.º 122 de 1954
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
C32	2	both	meio ambiente Lencamento	13.3		

cos envolvidos na questão resistem a uma reunião de uma tarde entre o corpo técnico da CBTESB, da Prefeitura, desde que haja boa-vontade na solução dos problemas.

O SR ALFRED SZUARC - Eu concordo.

O SR ANTONIO DE PAIVA MONTEIRO FILHO - Antes de encerrarmos, gostaríamos de agradecer a presença de todos aqueles que se colocaram com as suas ponderações e suas ilustrações, que vieram aqui enriquecer esse projeto para que demais Vereadores da Casa possam fazer uma análise profunda e possa ser julgado o que é melhor para São Paulo. Foi cumprido o Art. 41 da Lei Orgânica e, portanto, a segunda audiência foi realizada. Obrigado a todos.

Comunico os presentes que teremos que iniciar mais uma audiência pública com horário marcada para as 13 horas. Para que todas as opiniões sejam colocadas democraticamente - e sei que algumas pessoas estão para a segunda audiência de hoje - faremos um intervalo de 15 minutos.

CASA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
13.3
10.11.54

Câmara Municipal de São Paulo

São Paulo, 10 de março de 1995.

Folha n.º	123	co proc.
N.º	522	d. 1995
O funcionário		

Ofício nº 026/6ª SSP/95

Prezado Senhor

O PL 522/94, de autoria do Executivo, cria o "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", no âmbito da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA.

O referido projeto tem por objeto a instalação no território do Município de Centros de inspeção e certificação de veículos de forma a controlar as emissões de poluentes pela frota licenciada no município de São Paulo.

A discussão de uma política municipal de meio-ambiente e da questão geo-ambiental através de um projeto de lei tem que ser submetida a duas audiências públicas na CMSP, conforme preconiza o artigo 41, caput, incisos VI e VIII.

Além disso, o artigo 66 do regimento Interno de nossa Casa diz que "dependendo o parecer de audiências públicas quando versarem sobre as matérias contidas no artigo 41 da Lei Orgânica do Município, os prazos estabelecidos no artigo 63 ficam sobrestados por 30 (trinta) dias úteis, para a realização das mesmas". A questão que envolve o projeto em questão é muito importante para que as audiências públicas realizadas sejam apenas anexos do processo que o institui.

Sendo assim, requeiro que o parecer da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente seja elaborado somente após a realização das duas audiências previstas devida à importância da discussão do projeto para nossa cidade.

Atenciosamente.


Aldaíza Sposati
Vereadora

Excelentíssimo Senhor

Antonio Paiva Monteiro Filho

DD. Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente

N E S T A

GABINETE DA VEREADORA ALDAÍZA SPOSATI

Palácio Anchieta • Viaduto Jacaré, 100 - sala 513 • CEP 01380-900 • São Paulo - SP ☎ 239.3894 e PABX: 259.8388 e Fax: 605.2275



Folha n.º 124	do proc.
N.º 522	de 19 94
O funcionário	

Câmara Municipal de São Paulo

Ofício nº 254/95

São Paulo, 14 de março de 1995.

Exma. Sra. Vereadora,

Apresentando a V.Exa. os meus cumprimentos, em resposta ao Ofício nº 026/6a. SSP/95, informo-lhe que prejudicada está a solicitação de V.Exa., dada a realização da segunda audiência pública na data de 13 de março de 1995, bem como a carreação do documento ora anexado (doc.01) ao P.L.nº 522/94, constante de Parecer em Conjunto das Comissões reunidas.

Atenciosamente,

ANTONIO DE PAIVA MONTEIRO FILHO
Vereador

Excelentíssima Senhora

ALDAISA SPOSATI

Digníssima Vereadora membro da Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente,

NRN/dmnp



Câmara Municipal de São Paulo

Folha no 128 do proc.
N.º 522 de 19 54
Funcionário

PARECER CONJUNTO Nº /95 DAS COMISSÕES REUNIDAS DE
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA; POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E
MEIO AMBIENTE; ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; ATIVIDADE ECONÔMICA; E
FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 522/94

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do Poder
Executivo, que dispõe sobre a criação do "Programa de
Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", no âmbito da
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA.

Referido Programa tem por objetivo a instalação, no
território do Município, de centros de inspeção e
certificação de veículos, de forma a controlar as emissões
de poluentes pela frota licenciada no Município de São
Paulo.

Os serviços de inspeção serão realizados por empresa ou
consórcio de empresas concessionárias, selecionadas mediante
concorrência pública, pelo prazo de 15 anos, renovável por
igual período, sob a fiscalização da Secretaria Municipal do
Verde e do Meio Ambiente.

A concessionária será remunerada através de preço público
cobrado dos proprietários de veículos integrantes da frota
alvo, e repassará, mensalmente, ao poder concedente, 3%
(três por cento) do produto arrecadado em razão da prestação
dos serviços objeto da concessão.

A inspeção e certificação de veículos será obrigatória e
será pressuposto à obtenção do licenciamento anual dos
veículos.

A constituição de um programa como o pretendido tem por
fundamento a competência comum das três esferas de governo
de proteger o meio ambiente e combater a poluição em
qualquer das suas formas, consoante dispõe o artigo 23,
inciso VI, da Constituição Federal.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 126 do proc.
N.º 522 de 1988
O funcionário

2

Através do Decreto Estadual nº 38.789/94, o Governo do Estado de São Paulo instituiu idêntico programa, atribuindo à CETESB a responsabilidade pelo planejamento, gerenciamento, divulgação e fiscalização do programa, bem como vinculando a renovação da licença de trânsito à obtenção do Certificado de Aprovação de Emissões do Veículo.

Tendo em vista que a competência para o licenciamento de veículos, segundo o Código Nacional de Trânsito, cabe aos DETRANs, órgãos estaduais, o Município somente poderia implantar um sistema de verificação de emissão de poluentes por veículos através de um convênio com o Estado, o que foi feito pela Prefeitura do Município de São Paulo, cujo convênio com o Estado de São Paulo foi firmado em 21 de setembro do corrente, e publicado no DOM. edição de 24 de setembro p. passado.

Assim, nos termos do referido convênio, ficou acertada a instalação, no território do Município de São Paulo, do I/M - RMSP, formulado segundo os critérios contidos na Resolução nº 7, de 31 de agosto de 1993, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, que define as diretrizes básicas e padrões de emissão para o estabelecimento de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M.

Diante de todo o exposto, sob o aspecto legal nada obsta a presente propositura, que encontra amparo nos artigos 23, VI, e 225 da Constituição Federal; Lei Federal nº 8.723/93, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores; Resolução - CONAMA nº 7/93; artigo 191 da Constituição do Estado de São Paulo; e artigos 37, § 2º, IV; 69, IX, e IX e 180 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Pela Legalidade.

Comissão de Constituição e Justiça

Presidente:



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 127 do proc.
N.º 522 de 19/56
O Funcionário

3

Quanto ao mérito as Comissões reunidas de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente; Administração Pública; Atividade Econômica; e Finanças e Orçamento tem a expor o que se segue:

De autoria do Executivo, o projeto cria no âmbito da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente o "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos".

Para tanto, serão instalados no Município centros de inspeção e certificação de veículos, de forma a controlar as emissões de poluentes pela frota paulistana.

Estes centros de inspeção e certificação serão selecionados através de concorrência pública pela Secretaria do Verde e Meio Ambiente entre empresas ou consórcios de empresas tecnicamente capacitadas, e pelo prazo de 15 anos e renováveis por igual período.

A inspeção e certificação dos veículos da frota paulistana serão obrigatórias e feitas anualmente. A Secretaria do Verde e Meio Ambiente é quem definirá os padrões máximos de emissão de poluentes lançados pelos veículos, com observação, naturalmente, dos limites constantes do CONAMA - Conselho Nacional do Meio Ambiente e será cobrado preço público nos valores aprovados pela mencionada secretaria, conforme será disposto no procedimento licitatório, sendo que haverá o repasse, mensalmente, ao Poder concedente de 3% (três por cento) do produto arrecadado, em razão da prestação deste serviço. A fiscalização e autuação dos veículos em desacordo caberá aos Agentes Ambientais, categoria funcional da Secretaria do Verde e Meio Ambiente.

Há que se salientar, ainda, que no primeiro ano do funcionamento do Programa serão inspecionados os veículos de modelos de 1989 em diante, e, em cada ano subsequente, a inspeção e a certificação abrangerão, também, os veículos de ano de modelos de cinco anos anteriores ao previsto no exercício anterior.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 128 do proc.
Nº 522 de 1995
C. S. S. S.
S. S. S. S.

4

A Propositura prevê também que haverá ampla divulgação do programa em tela, que será feita através de campanhas educativas e de esclarecimento, e com publicidade dos locais onde se encontram instalados os centros de inspeção e certificação.

De acordo com a Justificativa do Projeto de Lei em questão, o Autor lembra que a desregulagem dos veículos aumenta de maneira expressiva a quantidade de poluentes que é emitida no ar, comprometendo seriamente sua qualidade.

Isto representa uma grande perda na qualidade de vida da população, sobretudo as das grandes cidades, como é o caso de São Paulo.

Já em abril de 1994, o Executivo editou o Decreto nº 34.099/94, criando o Programa que ora se pretende transformar em lei. Mais tarde, em setembro de 1994, foi celebrado convênio entre o Município e o Estado para a realização de ações coordenadas para o problema, no âmbito da Região Metropolitana de São Paulo. Este convênio ficou condicionado à certificação dos veículos que, por sua vez, depende da implantação de centros (oficinas) que possam realizar este trabalho, de natureza técnica, e portanto perfeitamente delegável, que serão devidamente selecionados mediante procedimento licitatório.

De acordo com o exigido pela Lei Orgânica do Município de São Paulo, em seu artigo 41, foram realizadas duas audiências públicas, em razão da propositura versar sobre matéria que diz respeito a meio ambiente.

Na segunda audiência, realizada em 13 de março último, aventou-se vários problemas pertinentes ao projeto de lei em questão, sendo o principal deles o que diz respeito à competência do Estado ou do Município para a implementação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso.

O Secretário Municipal da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente concorda que deva haver uma cooperação mútua entre o Estado e o Município, pois a CETESB, órgão estadual, é a entidade que detém o "know-how" do controle das emissões de



Câmara Municipal de

Folha n.º	128	do proc.
N.º	522	de 1956
C. Funcionário	<i>[assinatura]</i>	

5

poluentes por veículos automotores, razão pela qual foi feito um convênio entre ambos.

Porém foi levantado na audiência pública que esse convênio, assinado entre o Estado e o Município, contém algumas falhas processuais, por parte do Governo do Estado de São Paulo.

Expôs-se, também, que o problema da poluição causada por veículos em uso diz respeito não apenas ao Município de São Paulo mas sim a toda sua região metropolitana, e, portanto, o Estado de São Paulo, que possui a infra-estrutura necessária, é que deveria estar à frente do Programa. Mesmo porque a economia de escala, em virtude dos altos investimentos necessários, poderia inviabilizar, futuramente, a implantação do Programa nas outras dezenas de municípios da região metropolitana.

Também dispositivos legais, decretos e resoluções foram apresentados mostrando que não é pacífica a competência da implementação do Programa pelo Município de São Paulo.

Dentre outros problemas discutidos destacou-se aquele em que se questionou qual a razão do motivo da seleção por concorrência pública ser de apenas uma empresa ou consórcio de empresas, pelo prazo de 15 (quinze) anos, renovável por igual período, para prestar os serviços de implantação e operação dos centros de inspeção.

As Comissões reunidas acima mencionadas são favoráveis ao projeto, quanto ao seu mérito, eis que significa importante esforço no sentido do controle da poluição ambiental e conseqüente melhora das condições de vida em nosso Município.

Com efeito, é do conhecimento público o sério problema que a emissão de poluentes por veículos automotores representa para a população desta metrópole, e cabe ao Poder Público promover todas as medidas ao seu alcance a fim de minimizá-lo.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 130 do proc.
N.º 572 de 19 54
O funcionário

6

E mais, a necessária urgência da solução do problema não permite que se fique discutindo a quem cabe implantar o Programa, pois cremos que essa fase já está superada, e, assim, o projeto de lei em questão é fundamental para a Cidade de São Paulo.

Urge ressaltar, também, a louvável preocupação consubstanciada no projeto com a parte educativa do programa, a ser desenvolvida por meio de ampla campanha de esclarecimento à população.

Sob o aspecto financeiro, nada há a opor ao projeto, tendo em vista que é prevista a forma de remuneração dos serviços através da cobrança de preço público dos usuários, bem como repasse de 3% (três por cento) do produto arrecadado pela concessionária ao poder concedente, a fim de custear as despesas de fiscalização do programa.

Pelo exposto somos favoráveis à propositura.

Sala das Sessões, em.....

Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente

Presidente:

[Signature]
Emílio

[Signature]
BRON

[Signature] PAIVA
Aldair Souto
(contratado)
prezer

Comissão de Administração Pública

Presidente:

[Signature]
ALEX

[Signature]
FILBERTO

[Signature]
ESTIMA
ZANER



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 131 do proc.
N.º 52 L de 1954
O Funcionário

7

Comissão de Atividade Econômica

Presidente:

[Signature]

LIDIA

[Signature] VITA
[Signature] CINTIA
[Signature] SALA
[Signature] PAULO

Comissão de Finanças e Orçamento

Presidente:

[Signature]

ALMIR

[Signature]
VICENTE

[Signature]
KAISER

[Signature]

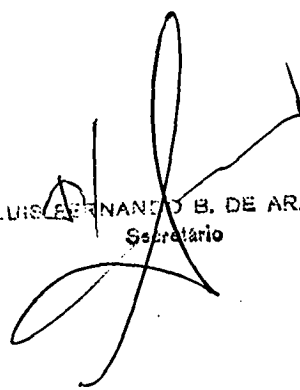
HANNA

[Signature]
ZE JAVIER

A A.T.M.

Em, 14/03/95

LUIS FERNANDO B. DE ARAÚJO
Secretário



Câmara Municipal de São Paulo

Ordem n.º	132	do proc.
N.º	522	14/3/95
C.º	77	

REQUERIMENTO DE INVERSÃO

COPIADO NA SESSÃO
- DE -

14 MAR 1995

TAQUIGRAFIA

SENHOR PRESIDENTE,

REQUEIRO NA FORMA REGIMENTAL, OUVIDO O EGRÉGIO
PLENÁRIO, SEJA INVERTIDA A PAUTA DA ORDEM DO DIA DA
PRESENTE SESSÃO, CONSIDERANDO-SE COMO ÍTEM 1º

O ATUAL ÍTEM N.º 4

SALA DAS SESSÕES, 14 DE 3 DE 1995

[Handwritten signature]



PROJETO DE LEI 522/94
SUBSTITUTIVO DE AUTORIA DO VEREADOR

Folha n.º 133 1.º do proo.
522 de 1994

BRASIL VITA

Dispõe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo

COPIADO NA SESSÃO
- DE -

14 MAR 1995

TAQUIGRAFIA

DECRETA:

Art. 1º - Fica criado, no Município de São Paulo, no âmbito da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, órgão do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, o "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso".

Art. 2º - Para implementação do Programa, serão instalados, no território do Município de São Paulo, centros de inspeção e certificação de veículos, de forma a controlar as emissões de poluentes pela frota licenciada no Município de São Paulo.

Art. 3º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA selecionará, por concorrência pública, empresa ou consórcio de empresas tecnicamente capacitadas para, por concessão, e pelo prazo de 10 (dez) anos, renovável por igual período, prestar serviços de implantação e operação dos centros de inspeção.

§ 1º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA fiscalizará a prestação dos serviços de que trata o "caput" deste artigo.

§ 2º - A Concessionária cobrará dos proprietários de veículos integrantes da frota licenciada no Município de São Paulo preço público pelos serviços de que trata o "caput" deste artigo, nos valores aprovados pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, no procedimento licitatório.

§ 3º - O laudo de emissão de poluentes, realizado pela concessionária, deverá ser emitido em 02 (duas) vias, sendo uma delas obrigatoriamente, remetida à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA.

Art. 4º - A concessionária deverá repassar mensalmente, ao poder concedente, 6% (seis por cento) do produto arrecadado em razão da prestação dos serviços objeto da concessão.



PROJETO DE LEI

2

Folha n.º	134	do pros.
n.º	522	de 10 51
O Assessor		

Art. 5º - A inspeção e a certificação de veículos da frota licenciada no Município de São Paulo são obrigatórias e deverão ser feitas anualmente, com antecedência máxima de 90 (noventa) dias da data limite para licenciamento anual dos veículos.

Parágrafo Único - No primeiro ano de funcionamento do Programa serão obrigatórias a inspeção e a certificação dos veículos de ano modelo 1989 em diante, e, em cada ano subsequente, a inspeção e a certificação abrangerão também os veículos de modelos anteriores a 1989, incorporando um modelo anual, em ordem decrescente, a cada novo ano.

Art. 6º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, através do Departamento de Controle da Qualidade Ambiental, estabelecerá os padrões máximos de emissão de poluentes atmosféricos pela frota circulante, observados os limites constantes dos Anexos à Resolução nº 7, de 31 de agosto de 1993, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

Parágrafo Único - Competirá aos Agentes Ambientais do Departamento de Controle da Qualidade Ambiental exercer a fiscalização e proceder à autuação dos veículos que estiverem em desacordo com os padrões adotados.

Art. 7º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente divulgará, em conjunto com os demais órgãos Municipais, através de campanhas educativas e de esclarecimento, a implantação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", dando ampla publicidade dos locais onde se encontram instalados os centros de inspeção e certificação obrigatória de veículos integrantes da frota licenciada do Município de São Paulo.

Art. 8º - O disposto na presente lei, será regulamentado pelo Executivo, no prazo de 60 (sessenta) dias, se necessário.

Art. 9º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

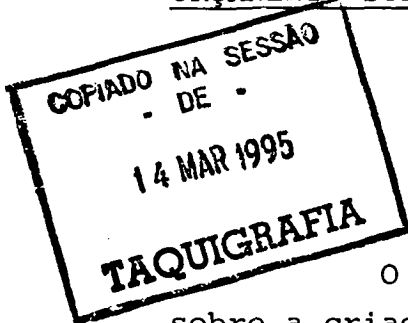
Art. 10 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

AT/rel-veiculos



Câmara Municipal de São Paulo

PARECER CONJUNTO DAS COMISSÕES REUNIDAS DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA, POLÍTICA URBANA, ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, ATIVIDADE ECONÔMICA E FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O SUBSTITUTIVO AO PL.522/94. - 135 - 522 - 10 - 54 -



Folha n.º	135	de prod.
n.º	522	da 10 54
O Secretário	<i>[Signature]</i>	

O Substitutivo, ora apresentado, ao PL. 522/94, que dispõe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", com as modificações introduzidas, melhora, em seu mérito, a matéria constante do projeto.

Favorável, pois, o parecer em seus aspectos formal e material.

Sala das Comissões Reunidas, em

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

POL. URBANA, METROP. E MEIO AMBIENTE

DÁRCIO
TATTO
LÍCIA
MIELO
SANCHES
GILSON
QUÍVANI
MOMCA
MUNTOR

ANA CAROLINA
PAIVA
BAUNO
LAJOLD
EMÍLIO
FARIA
SARAN

ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

ATIVIDADE ECONÔMICA

WHITAKER
ALEX
ZANCA
DEVANIR
GILBERTO MASC.
XUITAL
BESTIMA

OLÍDIA
SALA
CINTIA
XENIAQUE
JITALO
VITA
KOBAYASHI

FINANÇAS E ORÇAMENTO

ACMIR
CIANETI
CARIA
PROENÇA
ZENAS
KASSAB
COICOU
J. INOIA
VISEOMÉ



Câmara Municipal de São Paulo

ANO 1995

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI 522/94 DO EXECUTIVO

Reil Tadeo
14/3/95

Dispõe sobre a implantação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º	135	do proc.
n.º	522	de 1995
U.º	13	

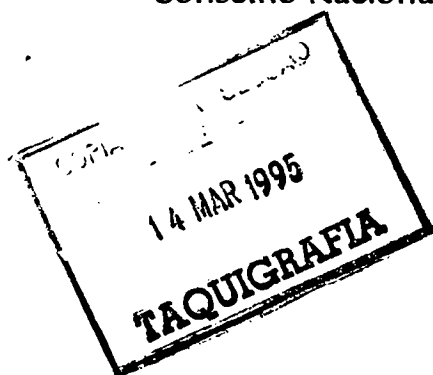
DECRETA:

Artigo 1º - Fica implantado, no Município de São Paulo, no âmbito da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, órgão do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, o "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M", observadas as disposições contidas nas Resoluções nº 7 de 31 de agosto de 1993 e nº 15, de 29 de setembro de 1994, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

Artigo 2º - Para implementação do Programa, serão instalados, no território do Município de São Paulo, centros de inspeção e certificação de veículos, de forma a controlar as emissões de poluentes pela frota licenciada no Município de São Paulo.

Parágrafo Único - Os centros de inspeção mencionados no "caput" deste artigo deverão permitir a inspeção de veículos registrados em outros Municípios do Estado de São Paulo, através da implantação de procedimentos harmônicos com as normas e procedimentos do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M no âmbito da Região "Metropolitana de São Paulo".

Artigo 3º - Os serviços de inspeção de veículos serão desenvolvidos por empresas ou consórcios de empresas, por concessão administrativa, segundo os critérios e normas a serem definidos pelo "Plano de Controle da Poluição por Veículos em Uso - PCPV", conforme estabelecido na Resolução nº 15 de 29 de setembro de 1994, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.





Câmara Municipal de

Folha n.º	137	du mil e
n.º	522	de
		27

São Paulo

Parágrafo 1º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, participará, em conjunto com o órgão estadual competente, da seleção por concorrência pública, das empresas citadas no "caput" deste artigo.

Parágrafo 2º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, em conjunto com o órgão estadual competente, fiscalizará a prestação dos serviços de que trata o "caput" deste artigo.

Parágrafo 3º - A Concessionária cobrará dos proprietários de veículos integrantes da frota licenciada no Município de São Paulo preço público pelo serviços de que trata o "caput" deste artigo, nos valores estabelecidos durante o procedimento licitatório.

Artigo 4º - A Concessionária deverá repassar mensalmente, ao poder concedente, uma porcentagem do produto arrecadado em razão da prestação dos serviços objeto da concessão, a ser fixada através do processo licitatório, para a cobertura dos custos de administração, auditoria e fiscalização do Programa.

Artigo 5º - A inspeção e a certificação de veículos da frota licenciada no Município de São Paulo são obrigatórias e deverão ser feitas anualmente, com antecedência máxima de 90 (noventa) dias da data limite para licenciamento anual dos veículos.

Parágrafo Único - No primeiro ano de funcionamento do Programa serão obrigatórias a inspeção e a certificação dos veículos de ano-modelo 1989 em diante, e, nos anos subsequentes, a inspeção e a certificação abrangerão também os veículos de ano-modelo mais antigos de acordo com diretrizes do "Plano de Controle da Poluição por Veículo em Uso - PCPV" e definição prevista no processo licitatório.



Câmara Municipal de

Folha n.º 138 do proc.
n.º 522 de 1954
Lao Paulo

Artigo 6º - Os padrões máximos de emissão de poluentes atmosféricos pela frota circulante, obedecerão os limites constantes dos Anexos à Resolução nº 7, de 31 de agosto de 1993, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

Parágrafo Único - Competirá aos agentes ambientais e de trânsito exercer a fiscalização e proceder à autuação dos veículos que estiverem em desacordo com os padrões adotados.

Artigo 7º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA divulgará, em conjunto com os demais órgãos municipais, através de campanhas educativas e de esclarecimento, a implantação do “Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M” - dando ampla publicidade dos procedimentos da inspeção e dos locais onde se encontram instalados os centros de inspeção e certificação obrigatória de veículos no Município de São Paulo.

Artigo 8º - O disposto na presente lei será regulamentado pelo Executivo, no prazo de 60 (sessenta) dias, se necessário.

Artigo 9º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

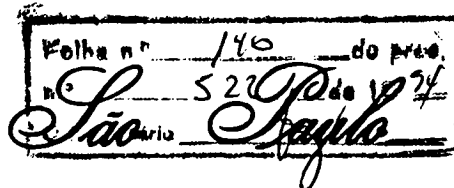
Artigo 10º - Esta lei entrará em vigor em 60 (sessenta) dias, a partir da data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.✓

Sala das Sessões, ~~14~~ de março de 1995

CÓD. 0561



Câmara Municipal de



JUSTIFICATIVA

O presente substitutivo objetiva estabelecer as providências necessárias à participação da Administração Municipal no âmbito do "Programa de Inspeção e Manutenção dos Veículos em Uso" a ser desenvolvido na Região Metropolitana de São Paulo.

O referido Programa tem suas diretrizes básicas estabelecidas nas Resoluções nº 7, de 31/08/93 e nº 15, de 29/09/94, do Conselho Nacional do Meio Ambiente e visa controlar a emissão de poluentes da frota de veículos em circulação.

Justifica-se o presente substitutivo pela evidente complexidade da implantação e operação do programa proposto, o que requer o envolvimento e a integração das Administrações Municipal e Estadual, não somente no âmbito do Município de São Paulo, como também dos demais municípios que integram a Região Metropolitana e outras regiões próximas a esta, afetadas pela poluição atmosférica.

Ressalta-se que a integração e harmonização dos objetivos do programa referido neste Projeto de Lei com os esforços no âmbito estadual e federal só irá aumentar as possibilidades de plena consecução das metas almejadas. Este é o sentido da presente propositura que insere as ações da administração municipal nas diretrizes emanadas do Conselho Nacional do Meio Ambiente.

Para harmonizar as ações no âmbito da Região de Controle de Qualidade do Ar (RCQA), dentro do qual a Capital está incluída, as seguintes modificações precisam ser feitas, no Projeto originalmente encaminhado pelo Executivo Municipal.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º	141	do proc.
n.º	522	de 19 54

No Artigo 1º são acrescentadas as disposições das Resoluções 7/93 e 15/94 do CONAMA de forma a justificar, a implantação do Programa de I/M no Município de São Paulo.

No Artigo 2º é acrescentado Parágrafo Único que permite a inspeção de veículos licenciados nos outros municípios de São Paulo, integrantes da Região Metropolitana.

No Artigo 3º e seus parágrafos é alterada a proposta de concorrência pública ampliando a possibilidade de concessão do serviço a mais de uma empresa; incluindo a participação do órgão estadual no processo licitatório e na fiscalização do serviço; e, determinando que o preço público a ser cobrado pela concessionária deverá constar no processo licitatório.

No Artigo 4º é eliminado o valor do percentual a ser repassado ao poder concedente que deverá, também, ser determinado no processo de licitação.

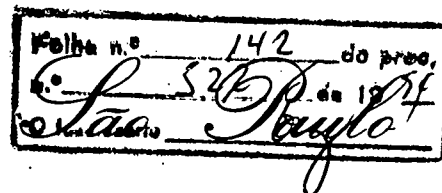
No Artigo 5º, Parágrafo Único, é alterada a definição da frota alvo a ser inspecionada a partir do 2º ano de implantação do Programa de I/M, de forma a atender as diretrizes do Plano de Controle de Poluição por Veículo em Uso - PCPV.

No Artigo 6º, Parágrafo Único, é ampliada a competência de fiscalização e autuação dos veículos em desacordo para os agentes de trânsito como também, para os agentes ambientais em geral, que poderá incluir os funcionários estaduais.

No Artigo 10º, é determinada a vigência da lei para 60 (sessenta) dias após sua publicação, afim de permitir a completa integração da atuação do Estado e do Município para o atendimento das disposições do Plano de Controle de Veículos em Uso - PCPV.



Câmara Municipal de



PARECER CONJUNTO Nº /95 DAS COMISSÕES REUNIDAS DE
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA; POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E
MEIO AMBIENTE; ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; ATIVIDADE ECONÔMICA; E
FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI
Nº 522/94

COPIADO DA SESSÃO
- DE -

14 MAR 1995

TAQUIGRAFIA

Trata-se de substitutivo ao projeto de lei, de iniciativa do
Poder Executivo, que dispõe sobre a criação do "Programa de
Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", no âmbito da
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA.

A matéria encontra amparo, sob o aspecto legal, nos artigos
23, VI, e 225 da Constituição Federal; Lei Federal nº
8.723/93, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes
por veículos automotores; Resolução - CONAMA nº 7/93; artigo
191 da Constituição do Estado de São Paulo; e artigos 37, §
2º, IV; 69, IX, e IX e 180 da Lei Orgânica do Município de
São Paulo.

Pela Legalidade.

Comissão de Constituição e Justiça

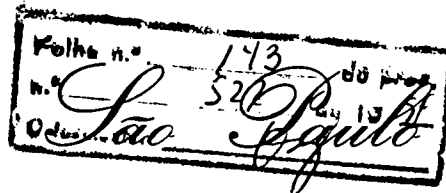
Presidente:

Quanto ao mérito do substitutivo, as Comissões reunidas de
Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente;
Administração Pública; Atividade Econômica; e Finanças e
Orçamento tem a expor o que se segue:

O substitutivo não possui em seu bojo matéria que signifique
aprimoramento das peças já analisadas, exaustivamente, no
presente projeto de lei, de forma que justifique uma
modificação significativa da redação anterior.



Câmara Municipal de



Assim sendo essas comissões reunidas são contrárias ao substitutivo tendo em vista que vai contra o interesse público, já que não possui condições para resolver satisfatoriamente, o problema da emissão de poluentes dos veículos automotores..

Sob o aspecto financeiro, também há oposição ao substitutivo pois existe uma colisão com a normatividade orçamentária vigente.

Pelo exposto somos contrários à propositura.

Sala das Sessões, em.....

Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente

Presidente:

Comissão de Administração Pública

Presidente:

Comissão de Atividade Econômica

Presidente:

Comissão de Finanças e Orçamento

Presidente:



Folha n° 144 do proc.
n° 522 de 95
O tabelião

Câmara Municipal de São Paulo

14 MAR 1995
TAQUIGRAFIA

*proposto
14/3/95*

REQUERIMENTO N° / 95

REQUEREMOS à Douta Mesa, na forma regimental, o
ENCERRAMENTO DA DISCUSSÃO do PROJETO DE LEI n°
devendo o mesmo passar à fase de votação.

Sala das Sessões, de de 1995

[Handwritten signatures and initials covering the lower half of the page]



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO P.L. N° 522/94"

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR: _____

1750

SESSÃO



ORDINÁRIA



EXTRAORDINÁRIA

REALIZADA EM

14

DE

03

DE 19

95

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE- SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE- SE
1	ADRIANO DIOGO II				29	JOOJI HATO	X		
2	ALBERTO CALVO	X			30	JOSÉ ÍNDIO F. NASCIMENTO	X		
3	ALDAIZA SPOSATI				31	JOSÉ MENTOR			
4	ALEX FREUA NETTO	X			32	JOSÉ VIVIANI FERRAZ	X		
5	ALMIR GUIMARÃES	X			33	LÍDIA CORREA			
6	ANA MARTINS				34	MANOEL SALA			
7	ANTONIO DE PAIVA MONTEIRO F.	X			35	MARCOS CINTRA	X		
8	ARCHIBALDO ZANCRA	X			36	Gilson Barreto		X	
9	Ana Maria Quadros		X		37	MARIO DIAS	X		
10	ARSELINO TATTO				38	MARIO NODA	X		
11	AURÉLIO NOMURA	X			39	MAURÍCIO FARIA			
12	Edson Simões	X			40	MIGUEL COLASUONNO	X		
13	BRASIL VITA	X			41	MURILLO ANTUNES ALVES	X		
14	BRUNO FÉDER	X			42	NELO RODOLFO	X		
15	CHICO WHITAKER				43	NELSON GUIMARÃES PROENÇA			
16	COSME LOPES	X			44	ODILON GUEDES			
17	DALMO PESSOA				45	OSVALDO GIANNOTTI	X		
18	DARCIO ARRUDA	X			46	OSVALDO SANCHES	X		
19	DEVANIR RIBEIRO				47	PAULO KOBAYASHI			
20	EDER JOFRE		X		48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA	X		
21	EDIVALDO ESTIMA	X			49	Gabriel Ortega		X	
22	EMÍLIO MENEGHINI	X			50	SERGIO ROSA			
23	GILBERTO KASSAB	X			51	José Eduardo M. Cardozo		X	
24	GILBERTO NASCIMENTO	X			52	VICENTE VISCOME	X		
25	GUILHERME GIANETTI	X			53	VITAL NOLASCO		X	
26	HANNA GHARIB	X			54	WADII MUTRAN	X		
27	HENRIQUE PACHECO				55	ZENAS PIRES	X		
28	ITALO CARDOSO								

Votaram "SIM": 32 Srs Vereadores

Votaram "NÃO": 06 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: _____ Srs Vereadores

COPIADO NA SESSÃO
DE

14 MAR 1995

TAQUIGRAFIA

VISTO:

SECRETÁRIO



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO P.L. Nº 522/94"

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR:

175ª SESSÃO

☐ ORDINÁRIA

☒ EXTRAORDINÁRIA

REALIZADA EM

14

DE

MARÇO

DE 19

95

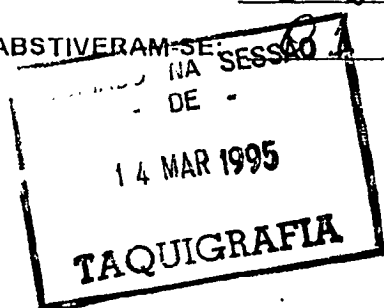
Subst. nº 02. Vereadores Ana Quadros.

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE- SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE- SE
1	ADRIANO DIOGOI	X			29	JOOJI IATO		X	
2	ALBERTO CALVO		X		30	JOSÉ ÍNDIO F. NASCIMENTO		X	
3	ALDAIZA SPOSATI	X			31	JOSÉ MENTOR	X		
4	ALEX FREUA NETTO		X		32	JOSÉ VIVIANI FERRAZ		X	
5	ALMIR GUIMARÃES		X		33	LÍDIA CORREA			
6	ANA MARTINS	X			34	MANOEL SALA		X	
7	ANTONIO DE PAIVA MONTEIRO F.		X		35	MARCOS CINTRA		X	
8	ARCHIBALDO ZANCRA		X		36	Gilson Barreto	X		
9	Ana Maria Quadros	X			37	MARIO DIAS		X	
10	ARSELINO TATTO				38	MARIO NODA		X	
11	AURÉLIO NOMURA		X		39	MAURÍCIO FÁRIA	X		
12	Edson Simões		X		40	MIGUEL COLASUONNO		X	
13	BRASIL VITA		X		41	MURILLO ANTUNES ALVES		X	
14	BRUNO FÉDER		X		42	NELO RODOLFO		X	
15	CHICO WHITAKER	X			43	NELSON GUIMARÃES PROENÇA			
16	COSME LOPES		X		44	ODILON GUEDES			
17	DALMO PESSOA				45	OSVALDO GIANNOTTI		X	
18	DARCIO ARRUDA		X		46	OSVALDO SANCHES		X	
19	DEVANIR RIBEIRO				47	PAULO KOBAYASHI			
20	EDER JOFRE	X			48	PAULO ROBERTO FÁRIA LIMA			X
21	EDIVALDO ESTIMA		X		49	Gabriel Ortega	X		
22	EMÍLIO MENEGHINI		X		50	SERGIO ROSA	X		
23	GILBERTO KASSAB		X		51	José Eduardo M. Cardozo	X		
24	GILBERTO NASCIMENTO		X		52	VICENTE VISCOME		X	
25	GUILHERME GIANETTI		X		53	VITAL NOLASCO	X		
26	HANNA GHARIB		X		54	WADII MUTRAN		X	
27	HENRIQUE PACHECO	X			55	ZENAS PIRES		X	
28	ÍTALO CARDOSO								

Votaram "SIM": 14 Srs Vereadores

Votaram "NÃO": 32 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: 01 Srs Vereadores



VISTO:

SECRETÁRIO



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO P.L. Nº 522/94"

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR: _____

175º

SESSÃO

☐

ORDINÁRIA

☒

EXTRAORDINÁRIA

REALIZADA EM

14

DE

Março

DE 1995

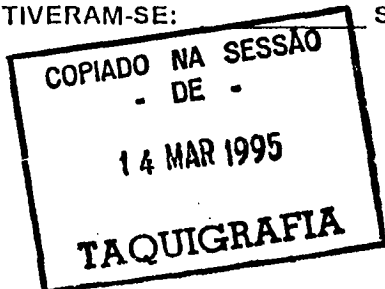
Subst. nº 01 (Senador Brasil Vita)

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE- SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE- SE
1	ADRIANO DIOGO(I)		X		29	JOOJI HATO	X		
2	ALBERTO CALVO	X			30	JOSÉ ÍNDIO F. NASCIMENTO	X		
3	ALDAIZA SPOSATI		X		31	JOSÉ MENTOR		X	
4	ALEX FREUA NETTO	X			32	JOSÉ VIVIANI FERRAZ	X		
5	ALMIR GUIMARÃES	X			33	LÍDIA CORREA	X		
6	ANA MARTINS		X		34	MANOEL SALA	X		
7	ANTONIO DE PAIVA MONTEIRO F	X			35	MARCOS CINTRA	X		
8	ARCHIBALDO ZANCRA	X			36	Gilson Barreto	X		
9	Ana Maria Quadros		X		37	MARIO DIAS	X		
10	ARSELINO TATTO				38	MARIO NODA	X		
11	AURÉLIO NOMURA	X			39	MAURÍCIO FARIA		X	
12	Edson Simões	X			40	MIGUEL COLASUONNO	X		
13	BRASIL VITA	X			41	MURILLO ANTUNES ALVES	X		
14	BRUNO FÉDER	X			42	NELO RODOLFO	X		
15	CHICO WHITAKER		X		43	NELSON GUIMARÃES PROENÇA			
16	COSME LOPES	X			44	ODILON GUEDES			
17	DALMO PESSOA		X		45	OSVALDO GIANNOTTI	X		
18	DARCIO ARRUDA	X			46	OSVALDO SANCIES	X		
19	DEVANIR RIBEIRO		X		47	PAULO KOBAYASHI	X		
20	EDER JOFRE	X	X		48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA	X		
21	EDIVALDO ESTIMA	X			49	Gabriel Ortega	X		
22	EMÍLIO MENEGHINI	X			50	SERGIO ROSA		X	
23	GILBERTO KASSAB	X			51	José Eduardo M. Cardozo		X	
24	GILBERTO NASCIMENTO	X			52	VICENTE VISCOME	X		
25	GUILHERME GIANETTI	X			53	VITAL NOLASCO		X	
26	LIANNA GHARIB	X			54	WADII MUTRAN	X		
27	HENRIQUE PACHECO		X		55	ZENAS PIRES	X		
28	ITALO CARDOSO								

Votaram "SIM": 37 Srs Vereadores

Votaram "NÃO": 13 Srs Vereadores

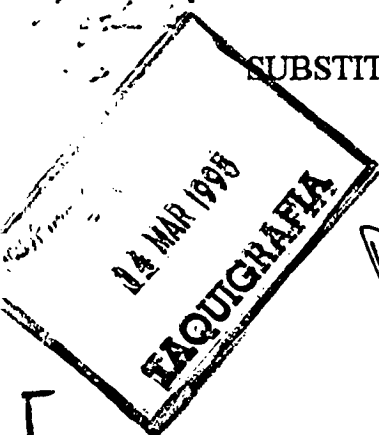
ABSTIVERAM-SE: _____ Srs Vereadores



VISTO:

SECRETÁRIO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI 522/94 DO EXECUTIVO



Rejeitado
14/3/95

Folha 148 de 148
n.º 522 de 1994
O legislador

Dispõe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", e dá outras providências

A Câmara Municipal de São Paulo

DECRETA:

Art. 1º - Fica criado, no âmbito da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, do Município de São Paulo, órgão do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, o "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", como parte integrante do Programa Estadual instituído pelo Decreto Estadual nº 38.789, de 17 de junho de 1994.

Art. 2º - Para implementação do Programa, serão instalados, no território do Município de São Paulo, centros de inspeção e certificação de veículos, de forma a controlar as emissões de poluentes pela frota licenciada neste município.

Parágrafo único - Os centros de inspeção mencionados no caput deste artigo deverão permitir a inspeção de veículos registrados em outros municípios do Estado de São Paulo, através da implantação de procedimentos harmônicos com as normas e procedimentos do Programa de I/M definido pelo Decreto Estadual nº 38.789, de 17 de junho de 1994.

Art. 3º - Os serviços de inspeção de veículos serão desenvolvidos por empresas, ou consórcios de empresas, por concessão administrativa, segundo os critérios e normas a serem definidos pelo "Plano de Controle da Poluição de Veículos em Uso - PCPV", conforme estabelecido na Resolução nº 15, de 29 de setembro de 1994, do Conselho Nacional do Meio Ambiente.

Art. 4º - Por ocasião da implantação do programa referido nesta lei, será definido, em conjunto com o Poder Público Estadual, percentual do valor a ser cobrado do proprietário de veículos, pelo serviço de inspeção, a fim de ressarcir os custos de administração, auditoria e fiscalização incorridos pelas duas esferas de governo.

Art. 5º - A inspeção e a certificação de veículos da frota licenciada no Município de São Paulo são obrigatórias e deverão ser feitas anualmente, com antecedência máxima de 90 (noventa) dias da data limite para licenciamento anual dos veículos.

Art. 6º - Competirá aos agentes ambientais e de trânsito do Município de São Paulo exercer a fiscalização e proceder à autuação dos veículo que estiverem em desacordo com as exigências do programa definido nesta lei.

Art. 7º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA divulgará, em conjunto com os demais órgãos municipais, através de campanhas educativas e de esclarecimento, a implantação do programa a que se refere esta lei, dando ampla publicidade dos locais onde se encontram instalados os centros de inspeção e certificação obrigatória de veículos integrantes da frota licenciada no Município de São Paulo.

Art. 8º - O disposto na presente lei será regulamentado pelo Executivo no prazo de 60 (sessenta) dias a partir da edição do "Programa de Controle da Poluição de Veículos em Uso - PCPV", mencionado no artigo 3º desta lei.

Art. 9º - As despesas com a execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 10º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em

[illegible]

JUSTIFICATIVA

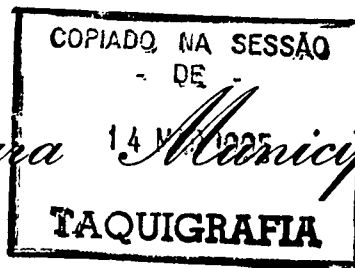
Folha n.º	150	do proc.
n.º	522	de 19 54
O funcionário	[assinatura]	

O presente substitutivo objetiva estabelecer as providências necessárias à participação da Administração Municipal no âmbito do "Programa Estadual de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso".

O referido programa, definido pelo Decreto Estadual nº 38.789 de 17/06/94, tem suas diretrizes básicas estabelecidas nas Resoluções nº 7 de 31/08/93 e nº 15 de 29/09/94 do Conselho Nacional do Meio Ambiente e visa controlar a emissão de poluentes da frota de veículos em circulação.

Justifica-se o presente substitutivo pela evidente complexidade da implantação e operação do programa proposto, o que requer o envolvimento e a integração das administrações municipal e estadual, não somente no âmbito do Município de São Paulo como também dos demais municípios que integram a Região Metropolitana e outras regiões próximas a esta, afetadas pela poluição atmosférica.

Ressalte-se que a integração e harmonização dos objetivos do programa referido neste projeto de lei com os esforços no âmbito estadual e federal só irá aumentar as possibilidades de plena consecução das metas almejadas. Este é o sentido da presente propositura que insere as ações da administração municipal nas diretrizes emanadas do Conselho Nacional do Meio Ambiente.



Câmara Municipal de São Paulo

Forma n.º	154	do proc.
n.º	522	de 12/94
O Secretário	<i>[Signature]</i>	

PARECER CONJUNTO Nº 195 DAS COMISSÕES REUNIDAS DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA; POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; ATIVIDADE ECONÔMICA; E FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 522/94
p.º 03.

Trata-se de substitutivo ao projeto de lei, de iniciativa do Poder Executivo, que dispõe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", no âmbito da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMÁ.

A matéria encontra amparo, sob o aspecto legal, nos artigos 23, VI, e 225 da Constituição Federal; Lei Federal nº 8.723/93, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores; Resolução - CONAMA nº 7/93; artigo 191 da Constituição do Estado de São Paulo; e artigos 37, § 2º, IV; 69, IX, e IX e 180 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Pela Legalidade.

Comissão de Constituição e Justiça

Presidente:

[Signature]
O substitutivo apresentado, ao ser analisado pelas Comissões reunidas de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente; Administração Pública; Atividade Econômica; e Finanças e Orçamento, em seu mérito, mostrou que a sua matéria não tem condições de prosperar pois não atende aquilo que se pretende para o interesse popular, não inovando nem aprimorando aquilo que já foi apresentado.

Desta forma, contrário é o parecer das Comissões reunidas, ora epigrafadas.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º	152	do proc.
n.º	522	de 12 24
O Secretário	Bj	

Em particular a Comissão de Finanças e Orçamento é contrária ao substitutivo em questão pois considera que o mesmo não se adapta às normas orçamentárias em vigor.

Sala das Sessões, em.....

Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente

Presidente:

Comissão de Administração Pública

Presidente:

Comissão de Atividade Econômica

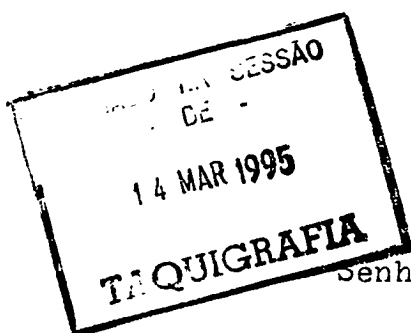
Presidente:

Comissão de Finanças e Orçamento

Presidente:



Câmara Municipal de São Paulo



Folha n.º	153	do proc.
n.º	522	de 16 94
O Secretário		

Aprovado
[Signature]
14/3/95

Senhor Presidente,

R E Q U E I R O , na forma do § 5º do artigo 176, do Regimento Interno, a permanência na pauta da Ordem do Dia do Projeto de Lei nº 522/94 que dispõe sobre a criação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, com preferência de votação.

Sala das Sessões, em 14.03.95

[Signature]



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO P.L. Nº 522/94"

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR:

176ª SESSÃO ☐ ORDINÁRIA
☒ EXTRAORDINÁRIA

REALIZADA EM 14 DE Maio DE 1995

Requerimento de Permanência

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE- SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE- SE
1	ADRIANO DIOGO(I)				29	JOOJI HATO	X		
2	ALBERTO CALVO	X			30	JOSÉ ÍNDIO F. NASCIMENTO	X		
3	ALDAIZA SPOSATI				31	JOSÉ MENTOR			
4	ALEX FREUA NETTO	X			32	JOSÉ VIVIANI FERRAZ	X		
5	ALMIR GUIMARÃES	X			33	LÍDIA CORREA			
6	ANA MARTINS				34	MANOEL SALA	X		
7	ANTONIO DE PAIVA MONTEIRO F	X			35	MARCOS CINTRA	X		
8	ARCHIBALDO ZANCRA	X			36	Gilson Barreto	X		
9	Ana Maria Quadros		X		37	MARIO DIAS	X		
10	ARSELINO TATTO				38	MARIO NODA	X		
11	AURÉLIO NOMURA	X			39	MAURÍCIO FARIA			
12	Edson Simões	X			40	MIGUEL COLASUONNO P			
13	BRASIL VITA	X			41	MURILLO ANTUNES ALVES	X		
14	BRUNO FÉDER	X			42	NELO RODOLFO	X		
15	CHICO WHITAKER				43	NELSON GUIMARÃES PROENÇA			
16	COSME LOPES	X			44	ODILON GUEDES			
17	DALMO PESSOA				45	OSVALDO GIANNOTTI	X		
18	DARCIO ARRUDA	X			46	OSVALDO SANCHIES	X		
19	DEVANIR RIBEIRO				47	PAULO KOBAYASHI	X		
20	EDER JOFRE				48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA	X		
21	EDIVALDO ESTIMA	X			49	Gabriel Ortega	X		
22	EMÍLIO MENEGUINI	X			50	SERGIO ROSA			
23	GILBERTO KASSAB	X			51	José Eduardo M. Cardozo			
24	GILBERTO NASCIMENTO	X			52	VICENTE VISCOME	X		
25	GUILHERME GIANETTI	X			53	VITAL NOLASCO			
26	HANNA GHARIB	X			54	WADII MUTRAN	X		
27	HENRIQUE PACHECO				55	ZENAS PIRES	X		
28	ITALO CARDOSO								

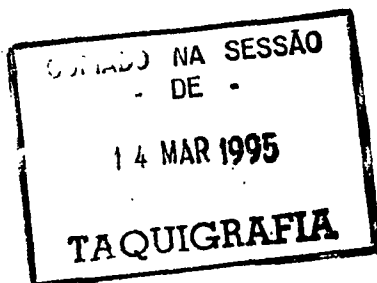
Votaram "SIM": 35 Srs Vereadores

Votaram "NÃO": 01 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: Srs Vereadores

VISTO

SECRETÁRIO





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO P.L. N° 522/94"

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR: _____

176ª

SESSÃO



ORDINÁRIA



EXTRAORDINÁRIA

REALIZADA EM

14

DE

MARÇO

DE 19

95

Substituto nº 03 (PT)

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE- SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE- SE
1	ADRIANO DIÓGO	X			29	JOOJI IATO		X	
2	ALBERTO CALVO		X		30	JOSÉ ÍNDIO F. NASCIMENTO		X	
3	ALDAIZA SPOSATI	X			31	JOSÉ MENTOR	X		
4	ALEX FREUA NETTO		X		32	JOSÉ VIVIANI FERRAZ		X	
5	ALMIR GUIMARÃES		X		33	LÍDIA CORREA		X	
6	ANA MARTINS	X			34	MANOEL SALA		X	
7	ANTONIO DE PAIVA MONTEIRO F.		X		35	MARCOS CINTRA		X	
8	ARCHIBALDO ZANCRA		X		36	Gilson Barreto		X	
9	Ana Maria Quadros	X	X		37	MARIO DIAS		X	
10	ARSELINO TATTO	X			38	MARIO NODA		X	
11	AURÉLIO NOMURA		X		39	MAURÍCIO FÁRIA	X		
12	Edson Simões		X		40	MIGUEL COLASUONNO	P		
13	BRASIL VITA		X		41	MURILLO ANTUNES ALVES		X	
14	BRUNO FÉDER		X		42	NELO RODOLFO		X	
15	CHICO WHITAKER	X			43	NELSON GUIMARÃES PROENÇA	X		
16	COSME LOPES		X		44	ODILON GUEDES	X		
17	DALMO PESSOA				45	OSVALDO GIANNOTTI		X	
18	DARCIO ARRUDA		X		46	OSVALDO SANCIES		X	
19	DEVANIR RIBEIRO	X			47	PAULO KOBAYASHI		X	
20	EDER JOFRE	X			48	PAULO ROBERTO FÁRIA LIMA		X	
21	EDIVALDO ESTIMA		X		49	Gabriel Ortega	X		
22	EMÍLIO MENEGHINI		X		50	SERGIO ROSA	X		
23	GILBERTO KASSAB		X		51	José Eduardo M. Cardozo	X		
24	GILBERTO NASCIMENTO		X		52	VICENTE VISCOME		X	
25	GUILHERME GIANETTI		X		53	VITAL NOLASCO	X		
26	HANNA GHARIB		X		54	WADII MUTRAN		X	
27	HENRIQUE PACHECO	X			55	ZENAS PIRES		X	
28	ITALO CARDOSO	X							

Votaram "SIM": 18 Srs Vereadores

Votaram "NÃO": 36 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: _____ Srs Vereadores

COPIADO NA SESSÃO
- DE -

14 MAR 1995

TAQUIGRAFIA

VISTO:

SECRETÁRIO



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO P.L. N° 522/94"

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR:

176ª SESSÃO

☐ ORDINÁRIA

☒ EXTRAORDINÁRIA

REALIZADA EM

14

DE

3

DE 19

95

Substituto nº 01. (União Brasil etc.)

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE
1	ADRIANO DIOGO II		X		29	JOOJIATO	X		
2	ALBERTO CALVO	X			30	JOSÉ ÍNDIO F. NASCIMENTO	X		
3	ALDAIZA SPOSATI		X		31	JOSÉ MENTOR		X	
4	ALEX FREUA NETTO	X			32	JOSÉ VIVIANI FERRAZ	X		
5	ALMIR GUIMARÃES	X			33	LÍDIA CORREA	X		
6	ANA MARTINS		X		34	MANOEL SALA	X		
7	ANTONIO DE PAIVA MONTEIRO F.	X			35	MARCOS CINTRA	X		
8	ARCHIBALDO ZANCRA	X			36	Gilson Barreto	X		
9	Ana Maria Quadros		X		37	MARIO DIAS	X		
10	ARSELINO TATTO		X		38	MARIO NODA	X		
11	AURÉLIO NOMURA	X			39	MAURÍCIO FARIA		X	
12	Edson Simões	X			40	MIGUEL COLASUONNO	X		
13	BRASIL VITA	X			41	MURILLO ANTUNES ALVES	X		
14	BRUNO FÉDER	X			42	NELO RODOLFO	X		
15	CHICO WHITAKER		X		43	NELSON GUIMARÃES PROENÇA			
16	COSME LOPES	X			44	ODILON GUEDES		X	
17	DALMO PESSOA				45	OSVALDO GIANNOTTI	X		
18	DARCIO ARRUDA	X			46	OSVALDO SANCHES	X		
19	DEVANIR RIBEIRO		X		47	PAULO KOBAYASHI	X		
20	EDER JOFRE	X	X		48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA	X		
21	EDIVALDO ESTIMA	X			49	Gabriel Ortega	X		
22	EMÍLIO MENEGHINI	X			50	SERGIO ROSA		X	
23	GILBERTO KASSAB	X			51	José Eduardo M. Cardozo		X	
24	GILBERTO NASCIMENTO	X			52	VICENTE VISCOME	X		
25	GUILHERME GIANETTI	X			53	VITAL NOLASCO		X	
26	HANNA GHARIB	X			54	WADII MUTRAN	X		
27	HENRIQUE PACHECO		X		55	ZENAS PIRES	X		
28	ÍTALO CARDOSO		X						

Votaram "SIM":

38

Srs Vereadores

Votaram "NÃO":

16

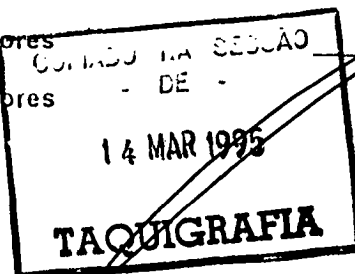
Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE:

Srs Vereadores

VISTO:

SECRETÁRIO





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº..... - 157 -

do processo nº 01-0522 de 19 94

S. B. Branco

À LEG.3 - Sra. Chefe:

O Substitutivo de fls.133/134 foi aprovado em 2a. discussão e votação na 176ª Sessão Extraordinária de 14 de março do corrente, estando em condições de ser enviado à sanção.

15.03.95

[Signature]
LUIZ AREIAS DE CARVALHO
Assessor Técnico Leg. Chefe-
A. T. II

RECEBIDO EM LEG. 3

21/03/95
18:20h.
[Signature]

Sr. Marcos.

Oficiar ao Executivo encaminhando cópia autêntica, providenciar registro e carta de lei.

22/3/95

[Signature]
ANGELA BORDIN ANDREONI
Chefe da Seção Técnica II

Sra. Chefe.

Providenciado, conforme despacho de V. Sª.

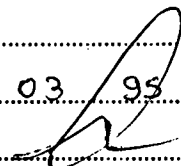
22/3/95

[Signature]
MARCOS ANTÔNIO LEONIDAS
Assistente da Seção Técnica

SE GUE juntado nesta data, documento e papel para informação, rubricado

sob folha nº 158 a 167

Em 28 / 03 / 95

(a) 



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº. 158 do proc.
nº. 522 de 1994

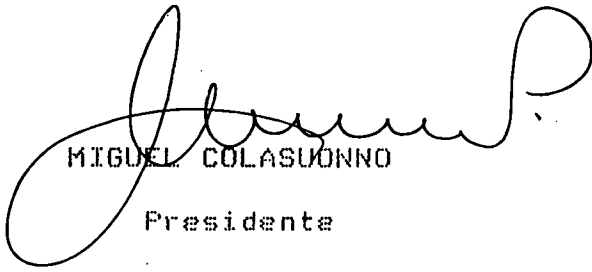
São Paulo, 16 de março de 1995.

18 - OF-LEG3
OFICIO N.0035/1995.

Senhor Prefeito.

Encaminho a Vossa Excelência cópia autêntica da lei decretada pela Câmara em sessão de 14 de março do corrente, relativa ao Projeto de Lei nº 522/94 de autoria desse Executivo - dispondo sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", e dando outras providências.

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



MIGUEL COLASUONNO

Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Engenheiro Paulo Salim Maluf
Digníssimo Prefeito do Município de São Paulo.

pmap



Câmara Municipal de São Paulo

-----Cópia autêntica. LEI DECRETADA NA SESSÃO DE 14 DE MARÇO
DE 1995. Cópia extraída de fls. nº do Processo nº
001052294. (PROJETO DE LEI Nº 522/94). Dispõe sobre a criação do
"Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", e dá
outras providências. A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:
Art. 1º - Fica criado, no Município de São Paulo, no âmbito da
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, órgão do
Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, o "Programa de
Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso". Art. 2º - Para
implementação do Programa serão instalados no território do
Município de São Paulo centros de inspeção e certificação de
veículos, de forma a controlar as emissões de poluentes pela
frota licenciada no Município de São Paulo. Art. 3º - A
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA
selecionará, por concorrência pública, empresa ou consórcio de
empresas tecnicamente capacitadas para, por concessão, e pelo
prazo de 10 (dez) anos, renovável por igual período, prestar
serviços de implantação e operação dos centros de inspeção. § 1º
- A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA
fiscalizará a prestação dos serviços de que trata o "caput" deste
artigo. § 2º - A concessionária cobrará dos proprietários de
veículos integrantes da frota licenciada no Município de São
Paulo preço público pelos serviços de que trata o "caput" deste
artigo, nos valores aprovados pela Secretaria Municipal do Verde
e do Meio Ambiente - SVMA, no procedimento licitatório. § 3º - O



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n°. 160 do proc.
n°. 522 de 94

laudo de emissão de poluentes realizado pela concessionária deverá ser emitido em 2 (duas) vias, sendo uma delas, obrigatoriamente, remetida à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SUMA. Art. 4º - A concessionária deverá repassar mensalmente ao poder concedente 6% (seis por cento) do produto arrecadado em razão da prestação dos serviços objeto da concessão. Art. 5º - A inspeção e a certificação de veículos da frota licenciada no Município de São Paulo são obrigatórias e deverão ser feitas anualmente, com antecedência máxima de 90 (noventa) dias da data limite para licenciamento anual dos veículos. Parágrafo único - No primeiro ano de funcionamento do programa serão obrigatórias a inspeção e a certificação dos veículos de ano modelo 1989 em diante, e, em cada ano subsequente, a inspeção e a certificação abrangerão também os veículos de modelos anteriores a 1989, incorporando um modelo anual, em ordem decrescente, a cada novo ano. Art. 6º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SUMA, através do Departamento de Controle da Qualidade Ambiental, estabelecerá os padrões máximos de emissão de poluentes atmosféricos pela frota circulante, observados os limites constantes dos Anexos à Resolução nº 7, de 31 de agosto de 1993, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA. Parágrafo único - Competirá aos Agentes Ambientais do Departamento de Controle da Qualidade Ambiental exercer a fiscalização e proceder à autuação dos veículos que estiverem em desacordo com os padrões adotados. Art. 7º - A



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº. 161 do proc.
nº. 522 de 1994

Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente divulgará, em conjunto com os demais órgãos municipais, através de campanhas educativas e de esclarecimento, a implantação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", dando ampla publicidade dos locais onde se encontram instalados os centros de inspeção e certificação obrigatória de veículos integrantes da frota licenciada do Município de São Paulo. Art. 8º - O disposto na presente lei será regulamentado pelo Executivo no prazo de 60 (sessenta) dias, se necessário. Art. 9º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias. Art. 10 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Eu, **PAULO M. A. DE PAULA**, Oficial Legislativo, padrão "QPA-9-B" extraí a presente cópia fielmente de fls. do livro competente nº 47 e datilografei. Eu, **ZUZASSATO**, Oficial Legislativo, padrão "QPA-9-B" a conferi. São Paulo, 15 de março de 1995. Chefe da Seção Técnica de Preparo e Registro de Documentos Legislativos, **ANGELA BORDIN ANDREONI**, Visto, **LEILA XAVIER MACHADO**, Diretora do Departamento dos Serviços Legislativos da Câmara Municipal de São Paulo. -
aa) Miguel Colasuonno; Murillo Antunes Alves; Edivaldo Estima; José Índio F. do Nascimento; José Viviani Ferraz



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º	167	do proc.
n.º	522	de 1994

LEI Nº

DE

DE

DE 19

Dispõe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", e dá outras providências.

Faço saber que a Câmara, em sessão de 14 de março de 1995, decretou a seguinte lei:

Art. 1º - Fica criado, no Município de São Paulo, no âmbito da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, órgão do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, o "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso".

Art. 2º - Para implementação do Programa serão instalados no território do Município de São Paulo centros de inspeção e certificação de veículos, de forma a controlar as emissões de poluentes pela frota licenciada no Município de São Paulo.

Art. 3º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA selecionará, por concorrência pública, empresa ou consórcio de empresas tecnicamente capacitadas para, por concessão, e pelo prazo de 10 (dez) anos, renovável por igual período, prestar serviços de implantação e operação dos centros de inspeção.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n°. 163 do proc.
n°. 522 de 1994

§ 1º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA fiscalizará a prestação dos serviços de que trata o "caput" deste artigo.

§ 2º - A concessionária cobrará dos proprietários de veículos integrantes da frota licenciada no Município de São Paulo preço público pelos serviços de que trata o "caput" deste artigo, nos valores aprovados pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, no procedimento licitatório.

§ 3º - O laudo de emissão de poluentes realizado pela concessionária deverá ser emitido em 2 (duas) vias, sendo uma delas, obrigatoriamente, remetida à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA.

Art. 4º - A concessionária deverá repassar mensalmente ao poder concedente 6% (seis por cento) do produto arrecadado em razão da prestação dos serviços objeto da concessão.

Art. 5º - A inspeção e a certificação de veículos da frota licenciada no Município de São Paulo são obrigatórias e deverão ser feitas anualmente, com antecedência máxima de 90 (noventa) dias da data limite para licenciamento anual dos veículos.

Parágrafo único - No primeiro ano de funcionamento do programa serão obrigatórias a inspeção e a certificação dos veículos de ano modelo 1989 em diante, e, em cada ano



Câmara Municipal de

Folha nº. 164	do proc.
nº. 522	de 1994

São Paulo

subseqüente, a inspeção e a certificação abrangerão também os veículos de modelos anteriores a 1989, incorporando um modelo anual, em ordem decrescente, a cada novo ano.

Art. 6º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, através do Departamento de Controle da Qualidade Ambiental, estabelecerá os padrões máximos de emissão de poluentes atmosféricos pela frota circulante, observados os limites constantes dos Anexos à Resolução nº 7, de 31 de agosto de 1993, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

Parágrafo único - Competirá aos Agentes Ambientais do Departamento de Controle da Qualidade Ambiental exercer a fiscalização e proceder à autuação dos veículos que estiverem em desacordo com os padrões adotados.

Art. 7º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente divulgará, em conjunto com os demais órgãos municipais, através de campanhas educativas e de esclarecimento, a implantação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", dando ampla publicidade dos locais onde se encontram instalados os centros de inspeção e certificação obrigatória de veículos integrantes da frota licenciada do Município de São Paulo.

Art. 8º - O disposto na presente lei será regulamentado pelo Executivo no prazo de 60 (sessenta) dias, se necessário.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº.	165	do proc.
nº.	532	de 1994

Art. 9º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias. Art. 10 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo, 15 de março de 1995.

O Presidente,

pmãp



CÂMARA MUNICIPAL DE

Folha n°.	166	do proc.
n°.	522	de 1994
SÃO PAULO		

São Paulo, 16 de março

de 1995.

Recebi ofício DT.7/Leg.3 nº 0035/1995 de
16/03/95, encaminhando ao Sr. Prefeito Municipal cópia autên-
tica da lei decretada pela Câmara, relativa ao Projeto de Lei
nº 522/94 de autoria **desse Executivo.**

ANEXO:

17-3-95



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº

do processo nº 522 de 19 94 28 03 95 (a)

LEI Nº 11.733, DE 27 DE MARÇO DE 1995

Dispõe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", e da outras providências.

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 14 de março de 1995, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica criado, no Município de São Paulo, no âmbito da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, órgão do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, o "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso".

Art. 2º - Para implementação do Programa serão instalados no território do Município de São Paulo centros de inspeção e certificação de veículos, de forma a controlar as emissões de poluentes pela frota licenciada no Município de São Paulo.

Art. 3º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA selecionará, por concorrência pública, empresa ou consórcio de empresas tecnicamente capacitadas para, por concessão, e pelo prazo de 10 (dez) anos, renovável por igual período, prestar serviços de implantação e operação dos centros de inspeção.

§ 1º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA fiscalizará a prestação dos serviços de que trata o "caput" deste artigo.

§ 2º - A concessionária cobrará dos proprietários de veículos integrantes da frota licenciada no Município de São Paulo preço público pelos serviços de que trata o "caput" deste artigo, nos valores aprovados pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, no procedimento licitatório.

§ 3º - O laudo de emissão de poluentes realizado pela concessionária deverá ser emitido em 2 (duas) vias, sendo uma delas, obrigatoriamente, remetida à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA.

Art. 4º - A concessionária deverá repassar mensalmente ao poder concedente 6% (seis por cento) do produto arrecadado em razão da prestação dos serviços objeto da concessão.

Art. 5º - A inspeção e a certificação de veículos da frota licenciada no Município de São Paulo são obrigatórias e deverão ser feitas anualmente, com antecedência máxima de 90 (noventa) dias da data limite para licenciamento anual dos veículos.

Parágrafo único - No primeiro ano de funcionamento do programa serão obrigatórias a inspeção e a certificação dos veículos de ano modelo 1989 em diante, e, em cada ano subsequente, a inspeção e a certificação abrangerão também os veículos de modelos anteriores a 1989, incorporando um modelo anual, em ordem decrescente, a cada novo ano.

Art. 6º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, através do Departamento de Controle da Qualidade Ambiental, estabelecerá os padrões máximos de emissão de poluentes atmosféricos pela frota circulante, observados os limites constantes dos Anexos à Resolução nº 7, de 31 de agosto de 1993, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

Parágrafo único - Competirá aos Agentes Ambientais do Departamento de Controle da Qualidade Ambiental exercer a fiscalização e proceder à autuação dos veículos que estiverem em desacordo com os padrões adotados.

Art. 7º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA divulgará, em conjunto com os demais órgãos municipais, através de campanhas educativas e de esclarecimento, a implantação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", dando ampla publicidade dos locais onde se encontram instalados os centros de inspeção e certificação obrigatória de veículos integrantes da frota licenciada do Município de São Paulo.

Art. 8º - O disposto na presente lei será regulamentada pelo Executivo no prazo de 60 (sessenta) dias, se necessário.

Art. 9º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 10 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 27 de março de 1995, 442ª da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

JOSÉ ALTINO MACHADO, Secretário dos Negócios Jurídicos
CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças
WERNER EUGÊNIO ZULAUF, Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 27 de março de 1995.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicado no DIÁRIO OFICIAL

de 28 / 03 / 1995

pagina 1ª coluna 12/2ª

Conferido:

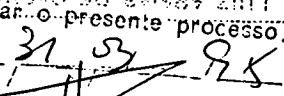
À

ATM - Senhor Assessor-Chefe

Para as devidas providências e posterior encaminhamento ao arquivo.

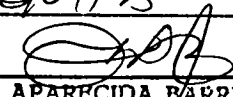
28/3/95


ANGELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Seção Técnica I

Arquivado em 28/03/95
Arquivado no processo 94.120.331-1
Ass: 
Luiz Arêdes de Carvalho
Ass: Técnico de Seção A.T.M.

Obs.: da fl. 138 pular para 140.


REGINA APARECIDA BARRIOS
Chefe de Seção Técnica I

DEPARTAMENTO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMÁTICA SEÇÃO TÉCNICA DE ARQUIVO	
Proc. encerrado c/	<u>166</u> fls.
Arquivo em	<u>03/04/95</u>
O Func.º	
REGINA APARECIDA BARRIOS Chefe de Seção Técnica I	

SEGUE juntado nesta data, documento e papel para informação, rubricado

sob folha nº

Em

(a)