



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Milton Leite

PROJETO DE LEI Nº

Dispõe sobre a alteração dos incisos III e IV do § 6º do art. 50 da Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009, com a redação dada pela Lei nº 16.802, de 17 de janeiro de 2018, e insere o art. 10-A na Lei nº 16.802/2018, para adequação das disposições normativas relativas às metas ambientais aplicáveis ao transporte urbano, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Os incisos III e IV do § 6º da Lei nº 16.802, de 17 de janeiro de 2018, que alterou o art. 50 da Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 50

.....

§ 6º

.....

III - os lotes de veículos substitutos de cada operadora devem ser compostos, obrigatoriamente, por unidades novas equipadas com propulsores e/ou combustíveis que apresentem menor impacto poluidor em comparação aos veículos convencionais substituídos, assegurando assim a redução nas emissões de poluentes. Para cada veículo convencional substituído em decorrência desta Lei, deverá ser adquirido e/ou contratado de 2 (dois) veículos novos com propulsores e/ou combustíveis baseados em energia limpa. No prazo máximo de

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO***Gabinete Vereador Milton Leite*

10 (dez) anos, a partir da vigência desta Lei, deverá haver uma redução mínima de 25% (vinte e cinco por cento) nas emissões; no prazo máximo de 20 (vinte) anos, uma redução mínima de 50% (cinquenta por cento); no prazo máximo de 25 (vinte e cinco) anos, uma redução mínima de 75% (setenta e cinco por cento); e, no prazo máximo de 30 (trinta) anos, uma redução de 100% (cem por cento) das emissões de dióxido de carbono (CO₂) de origem fóssil, tendo como referência as emissões totais das frotas registradas no ano de 2016 para os veículos de cada sistema respectivo, conforme parâmetros estabelecidos na tabela abaixo.

Parâmetro	Ao final de 10 anos	Ao final de 20 anos	Ao final de 25 anos	Ao final de 30 anos
CO ₂ de origem fóssil	25%	50%	75%	100%

IV - no prazo máximo de 20 (vinte) anos contados a partir da data de vigência desta Lei deverá ser promovida uma redução mínima de 90% (noventa por cento) nas emissões de material particulado (MP) e de 80% (oitenta por cento) nas emissões de óxidos de nitrogênio (NOx) tomando como referência os níveis de emissões totais registrados no ano de 2016 para os veículos integrantes de cada sistema abrangido e no prazo máximo de 30 (trinta) anos deverá ser alcançada uma redução mínima de 95% (noventa e cinco por cento) tanto nas emissões de material particulado (MP) quanto nas emissões de óxidos de nitrogênio (NOx) conforme os parâmetros indicados na tabela abaixo:

Parâmetro	Ao final de 20 anos	Ao final de 30 anos
MP	90%	95%
NOX (expresso como NO ₂)	80%	95%

.....”

Art. 2º Fica acrescido o art. 10-A na Lei nº 16.802, de 17 de janeiro de 2018, com a seguinte redação:

“Art.10-A. Para fins de cumprimento das metas de redução de emissões estabelecidas nesta Lei, os responsáveis pelo atendimento das obrigações nela



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Milton Leite

previstas ficam autorizados, a partir de 3 (três) anos contados do início da vigência desta Lei, a compensar as emissões de dióxido de carbono - CO₂ de origem fóssil. A compensação será realizada mediante a aquisição comprovada e o registro de Créditos de Carbono no Mercado de Emissões de Gases de Efeito Estufa ("Mercado de Carbono") e de Créditos de Descarbonização (CBios), instituídos pela Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, que estabelece a Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), observados os critérios a serem definidos em regulamento específico pela Administração Municipal.

Parágrafo único. Os Créditos de Carbono e os Créditos de Descarbonização (CBios) adquiridos para fins de compensação nos termos do caput deverão ser efetivamente cancelados após a sua aquisição e registro." (NR)

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 4º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

MILTON LEITE
Vereador



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Milton Leite

JUSTIFICATIVA

A Lei Municipal nº 16.802, de 17 de janeiro de 2018, representa um avanço significativo no aperfeiçoamento do mecanismo de renovação ambiental da frota de transporte coletivo urbano da Cidade de São Paulo, originalmente instituído pelo artigo 50 da Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009. A nova legislação buscou ajustar as exigências legais às condições práticas e à realidade do mercado brasileiro, que ainda se encontra em estágio inicial no desenvolvimento de alternativas aos veículos movidos a combustíveis fósseis, com propulsores mais limpos e de menor impacto ambiental.

Expandindo o escopo da Lei nº 14.933/2009, a Lei nº 16.802/2018 introduziu metas adicionais de redução das emissões de material particulado fino (MP2.5) e óxidos de nitrogênio (NOx), além do dióxido de carbono de origem fóssil (CO₂). Esses requisitos ambientais foram estendidos a outras modalidades de transporte urbano, como os serviços de coleta de resíduos sólidos e hospitalares, o transporte intermunicipal, o fretamento, o transporte escolar e os veículos de carga que acessam a Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo – CEAGESP. Essa ampliação reflete o compromisso do Município com a promoção de melhorias ambientais abrangentes e o alinhamento com as políticas nacionais e internacionais voltadas à mitigação das mudanças climáticas.

Ao promover a redução das emissões de poluentes, espera-se que a implementação gradual de tecnologias mais limpas e sustentáveis traga benefícios diretos à saúde da população e fortaleça o protagonismo de São Paulo na agenda ambiental. O sucesso dessa política regulatória tem o potencial de servir como referência para outras cidades brasileiras e para metrópoles de outros países, consolidando a liderança da cidade em iniciativas de sustentabilidade.

Apesar desses avanços, a execução plena das metas de redução de emissões de gases de efeito estufa, sobretudo do CO₂, enfrenta obstáculos práticos significativos. Atualmente, a concretização dessas metas está intrinsecamente vinculada à adoção de veículos elétricos, tecnologia que ainda não alcançou maturidade suficiente no mercado brasileiro para atender à demanda em larga escala. Essa limitação é agravada pela ausência de investimentos essenciais por parte da concessionária responsável pela distribuição de energia elétrica, que não promoveu a construção da infraestrutura necessária para abastecimento e recarga, como subestações e redes de distribuição. Essa falta de preparo compromete a possibilidade de cumprimento das metas nos próximos dois ou três anos.

Além disso, embora existam alternativas tecnológicas disponíveis, como veículos movidos a gás natural, misturas de diesel com biodiesel (B20), ônibus híbridos e a tecnologia diesel “Euro-6” (Proconve P8), essas soluções, apesar de menos poluentes em termos de MP2.5 e NOx, não são



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Milton Leite

totalmente renováveis. Portanto, não alcançam as reduções de CO₂ previstas pela legislação em vigor, mantendo o desafio de encontrar tecnologias adequadas para a transição energética necessária.

Esse cenário revela a complexidade de implementar uma política ambiental tão ambiciosa no contexto atual. É imprescindível tratar as questões críticas de forma pragmática, conciliando o compromisso com a proteção ambiental e a saúde pública com as limitações econômicas e tecnológicas do momento. Entre os desafios mais relevantes estão a imaturidade do mercado de veículos alternativos, a limitação de fornecedores no mercado brasileiro, a ausência de infraestrutura adequada de recarga e abastecimento, os altos custos de capital e a necessidade de preservar a neutralidade tecnológica. A superação dessas barreiras será essencial para garantir os avanços graduais e sustentáveis previstos pela legislação, consolidando o papel de São Paulo como pioneira na transição para um transporte urbano mais limpo e eficiente.

A presente alteração busca criar as condições necessárias para que o mercado brasileiro tenha o tempo adequado para se adaptar às exigências de implementação de veículos movidos a fontes alternativas de energia limpa, bem como para que a infraestrutura de abastecimento e recarga desses veículos, fundamental para viabilizar o cumprimento das metas ambientais previstas na legislação municipal, seja devidamente construída pela concessionária responsável. O objetivo é equilibrar os prazos inicialmente previstos, garantindo uma transição eficiente e viável, sem prejuízo à política de redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE).

Essa adequação temporal permitirá que a Cidade de São Paulo se organize para enfrentar os desafios da implementação de uma frota ambientalmente sustentável, enquanto a compensação das emissões de CO₂, por meio de mecanismos acessíveis e eficazes já disponíveis no mercado brasileiro, complementará o esforço de redução de poluentes. Tal abordagem não apenas preservará os avanços propostos pela legislação, mas também contribuirá significativamente para a mitigação dos impactos ambientais.

A compensação de emissões de GEE, aliada ao desenvolvimento de novas tecnologias e ao uso de insumos energéticos renováveis, está alinhada às metas estabelecidas pelo Brasil na Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC), sob o Acordo de Paris de 2015 (COP-21). A redução de 37% das emissões até 2025 e de 43% até 2030, em relação aos níveis de 2005, depende de iniciativas como a restauração florestal e o plantio de árvores, que promovem o sequestro de carbono e entregam soluções climáticas de longo prazo. Tais práticas têm sido implementadas com êxito no Brasil, envolvendo pequenos produtores e integrando lavoura, pecuária, floresta e outras



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Milton Leite

atividades econômicas, o que contribui para o tripé da sustentabilidade: ambiental, social e econômica.

Exemplos concretos, como o uso do óleo de coco da macaúba em áreas de pastagens desflorestadas, demonstram o potencial dessas iniciativas para produzir biocombustíveis renováveis, como o bioquerosene de aviação e o óleo vegetal hidrotratado (HVO), ao mesmo tempo em que geram emprego, promovem a restauração ambiental e diversificam as atividades locais. Além do impacto positivo no combate às mudanças climáticas, essas ações fortalecem comunidades e garantem a preservação da biodiversidade, consolidando um modelo de economia de baixo carbono.

O mercado de carbono, por meio de créditos devidamente certificados por agentes independentes e reconhecidos, oferece uma solução inteligente e justa para fomentar a redução de emissões. Projetos de compensação, como os Créditos de Descarbonização por Biocombustíveis (CBios), previstos na Política Nacional de Biocombustíveis – RenovaBio, instituída pela Lei nº 13.576/2017, incentivam financeiramente a descarbonização gradual da matriz energética brasileira. Os CBios, regulados pela ANP, garantem que as metas de redução de emissões sejam cumpridas de forma transparente e eficaz, promovendo benefícios adicionais ao setor produtivo e à sociedade.

A efetivação dessas medidas ocorre por meio da aquisição e cancelamento de créditos de carbono e CBios, mecanismo que assegura a plena compensação das emissões. Assim, seja pela adoção de tecnologias alternativas e renováveis ou pela aquisição de créditos no mercado regulado, as metas de redução de emissões previstas na Lei nº 16.802/2018 podem ser alcançadas sem prejuízo ambiental, mas com impactos econômicos e sociais positivos. A compensação de emissões complementa os esforços de sustentabilidade da cidade, reforçando o compromisso com um futuro mais equilibrado e ambientalmente responsável.