



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

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

PRESIDENTE: RUBINHO NUNES

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 02 DE DEZEMBRO DE 2024

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Suspensão

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) - Presentes os Vereadores Arselino Tatto, Fabio Riva, Rubinho Nunes, Rodrigo Goulart, Silvia da Bancada Feminista, Danilo do Posto de Saúde, Marlon Luz, Luana Alves, Luna Zarattini, Hélio Rodrigues, Professor Toninho Vespoli e a Vereadora eleita, compondo a Mesa, Renata Falzoni, está aberta a 37ª Audiência Pública da Comissão.

Na qualidade Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da 37ª Audiência Pública de 2024. Informo que esta reunião está sendo transmitida ao vivo através do endereço www.saopaulo.sp.leg.br/transparencia/auditorios-online, também pelo YouTube, pela Rede Câmara São Paulo, e Facebook da Câmara Municipal de São Paulo.

Esta audiência vem sendo publicada desde o dia 26 de novembro, no *Diário Oficial da Cidade*, no dia 26, no jornal *O Estado de S.Paulo*, e 27, no jornal *Folha de S.Paulo*. As inscrições para pronunciamento foram previamente abertas no *site* da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.saopaulo.sp.leg.br/audienciapublicavirtual, e também podem ser feitas neste momento junto à secretaria da Comissão.

Eu destaco aos senhores que quiserem se manifestar na audiência referente ao PL 414/2024 que podem se inscrever a partir deste momento. Mesmo estando suspensa a audiência, as inscrições permanecem abertas, garantindo assim um maior período de inscrição para a audiência do PL 414/2024.

Sendo assim, suspendo a presente audiência pública.

- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a Presidência do Sr. Vereador Marlon Luz.

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) - Reaberta a sessão da audiência pública do PL 414/2024, que altera o Parágrafo Único do Artigo 9 da Lei 15.997, de 27 de maio de 2014, que institui a política municipal de incentivo a carros elétricos ou movidos a hidrogênio.

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

REUNIÃO: 20929 DATA: 02/12/2024 FL: 2 DE 15

fls. 3

Reitero que estão abertas as inscrições para a audiência pública, tanto presencial quanto *on-line*. Informo que esta reunião está sendo transmitida ao vivo através do endereço www.saopaulo.sp.leg.br/transparencia/auditorios-online, também pelo YouTube, no Canal TV Câmara São Paulo, e Facebook da Câmara Municipal de São Paulo.

Esta audiência vem sendo publicada desde o dia 26 de novembro, no *Diário Oficial da Cidade*; no dia 26, no jornal *O Estado de S.Paulo*, e dia 27, no jornal *Folha de S.Paulo*. As inscrições para pronunciamento foram previamente abertas no *site* da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.saopaulo.sp.leg.br/audienciapublicavirtual. Também podem ser feitas neste momento junto à Secretaria da Comissão.

Foram convidados para esta audiência: Sr. Rodrigo Ravena, Secretário Municipal do Verde e Meio Ambiente; Sr. Luis Felipe Vidal Arellano, Secretário Municipal da Fazenda; Sr. Renato Nalini, Secretário Executivo de Mudanças Climáticas; Sr. Gilmar Pereira Miranda, Secretário de Transporte e Mobilidade, representado pelo arquiteto Dawton Roberto Batista Gaia; Dr. Paulo Sérgio Oliveira e Costa, Procurador-Geral de Justiça do Ministério Público do Estado de São Paulo; Dr. Roberto Luís de Oliveira Pimentel, Promotor de Justiça do Ministério Público do Estado de São Paulo; Dr. Marcus Vinicius Monteiro dos Santos, Promotor de Justiça do Ministério Público do Estado de São Paulo; Dr. Florisvaldo Fiorentino Júnior, Defensor Público-Geral da Defensoria Pública Geral; os vereadores da Câmara Municipal de São Paulo e o público em geral.

Quem é que temos *on-line*? Vamos começar pelos *on-line*? (Pausa) Thiago. Bom, deixa ele começar, então. (Pausa) Thiago, está com você a palavra. (Pausa) Só um minutinho que a gente está sem som, Thiago. (Pausa) Aguarde, que a nossa parte técnica está tentando ver o retorno do nosso áudio. (Pausa) Ressalto que ainda estamos tentando resolver o problema técnico de retorno do áudio, então vamos aguardar mais uns minutinhos, por favor.

Será que poderíamos começar, então, pelo presencial? Que daí eu acho que o áudio funciona, o pessoal lá escuta.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) – Enquanto tenta resolver, não é? Pode ser?

Só tem o Thiago aqui inscrito presencialmente, então com a palavra Thiago Garcia da Abravei.

O SR. THIAGO GARCIA - Boa tarde a todos. Agradeço pela oportunidade de falar aqui. Agradeço ao Vereador Marlon e a todos os presentes.

Vocês estão me ouvindo bem agora? *Ok.*

A primeira coisa que precisamos colocar em mente é que São Paulo completou dez anos desse projeto de lei, que agora é lei, do incentivo ao veículo elétrico.

Ou seja, não é somente uma simples isenção de rodízio, não é somente a restituição da cota-parte da Prefeitura, mas um projeto de lei e uma lei que, realmente, destaca São Paulo como vanguarda na questão da mobilidade elétrica no Brasil.

Não é à toa que nós somos a cidade com a maior frota de veículos elétricos no Brasil, não é à toa que nós somos o alvo dos principais projetos voltados para a mobilidade elétrica no Brasil, não é à toa também que nós somos a cidade com a maior frota de motoristas de aplicativo com veículos elétricos no Brasil.

Eu sou fruto dessa lei. Comprei meu carro elétrico há mais de cinco anos, exatamente, por conta do incentivo que a Prefeitura deu para os veículos elétricos, também por conta da isenção do rodízio, por conta da restituição da cota-parte do IPVA.

Então são pontos e passos muito importantes que a cidade de São Paulo deu. Mas precisa de renovação, não simplesmente para dizer que daremos continuidade, mas para não andarmos para trás. Então, o mínimo que o município de São Paulo merece é que isso seja continuado, que exista uma continuação na lei e até mesmo ampliação. Que sirva de exemplo, inclusive, para outras cidades do estado e do Brasil, também para o próprio estado de São Paulo.

Importante levar em consideração é que, hoje em dia, muitas pessoas dependem também do seu veículo elétrico e desses incentivos. Muitos motoristas de aplicativos compraram ou alugaram seus veículos elétricos exatamente pela oportunidade de poder trabalhar com eles todos os dias da semana.

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

REUNIÃO: 20929 DATA: 02/12/2024 FL: 4 DE 15

fls. 5

Outro ponto primordial para a cidade de São Paulo é o fato de que um veículo de emissão zero ou no caso dos veículos híbridos de baixa emissão, onde não necessariamente o proprietário desse veículo, o usuário desse veículo, será o maior beneficiado, mas sim quem transita na Marginal Tietê, Pinheiros, 23 de Maio. Sabemos a dificuldade que é andar na cidade de São Paulo com as janelas abertas. Por isso, tanto mais veículos elétricos nós tivermos em São Paulo, ou híbridos mesmo, mas principalmente elétricos, melhor é para a própria sociedade paulistana.

Posto isso, importante lembrarmos que o Elevado Costa e Silva, mais conhecido como Minhocão, é fechado durante a noite para, no caso, o conforto dos moradores do seu entorno. Então imaginem como faz diferença um veículo que não emite som ao passar, ao circular.

Observem também até mesmo entregadores, ou *delivery* com motos elétricas, ou até mesmo empresas de logística com seus veículos elétricos. A diferença que isso faz para um município, não só pelo fato dele não emitir os gases, mas também o som. Ele tem zero emissão de gases e zero emissão de som.

Então o que a cidade de São Paulo tem que mostrar é a continuidade nesse processo de incentivo à mobilidade elétrica, para não somente os usuários da mobilidade elétrica, mas para todos os municípios.

São Paulo é grande em vários fatores, não só no seu tamanho, mas também nos incentivos que ela dá para algo que realmente funciona para o seu município e foi comprovado de forma muito explícita nesses últimos 10 anos.

Agora, a cidade de São Paulo tem de continuar andando e ampliar esses incentivos para os próximos 10 anos que sejam, ou seis anos, conforme o projeto de lei.

Então é isso, agradeço muito a oportunidade e deixo o recado que São Paulo não pode retroagir.

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) – Obrigado, Thiago. (Pausa) Como estamos aí no *on-line*? Outro Thiago?

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

REUNIÃO: 20929 DATA: 02/12/2024 FL: 5 DE 15

fls. 6

Estamos sem som ainda? Não conseguimos ouvir ele?

Ah sim, a Luciana foi na Secretaria. Também não conseguimos ouvi-los ainda? Luciana, você pode falar, aqui, com a gente, para ver se a gente ouve? Vamos ver aqui, e fazer um teste?

A SRA. LUCIANA FELDMAN – Estão me ouvindo?

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) – Estamos ouvindo. Thiago, a gente ouve, também? Não? Como é que é? (Pausa)

O SR. THIAGO RUBIO SALVIONI – Alô? Conseguem me ouvir agora?

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) – Agora estamos ouvindo. Tudo certo... Então, conforme a gente estava planejada, inicialmente, vou dar a palavra para o Thiago, que está *on-line*, para poder... Com você a palavra, Thiago.

O SR. THIAGO RUBIO SALVIONI – Meu nome é Thiago Salvioni e eu estou aqui, representando o Secretário Luis Felipe Vidal Arellano, da Secretaria da Fazenda do município de São Paulo.

O PL 414 foi analisado pela Secretaria, sob a ótica fiscal, e o nosso parecer pela Secretaria da Fazenda, é contrário ao prosseguimento do projeto, em função do grande impacto fiscal nas finanças municipais que ele vai ter, caso seja aprovado da forma como está. A gente avalia que, nesse ciclo, até 2030, a manutenção do benefício fiscal, da forma como foi posto pela lei inicialmente instituidora, pode chegar a um impacto da ordem de R\$ 3,2 bilhões em renúncia de receitas para o município de São Paulo.

Então, sob a ótica, aqui, fazendária, a gente avalia que é um impacto sensivelmente alto, tendo em vista a intenção de fomentar o uso do veículo elétrico no município de São Paulo, uma vez que a taxa de crescimento da frota de veículos elétricos na cidade vem crescendo na ordem... (Falha na transmissão) ...por cento ao ano e a gente acredita que, depois do período inicial, de 2021 a 2024, a política do uso do carro elétrico... Ela já está muito bem fomentada e o investimento da cidade na ordem de 3,2 para os próximos anos, que não deverá agregar tantas melhorias ao fomento dessa política, como foi feito no primeiro ciclo, quando o veículo elétrico

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

REUNIÃO: 20929 DATA: 02/12/2024 FL: 6 DE 15

fls. 7

ainda era uma grande novidade para boa parte da população...

E outro comentário que também é importante trazer aqui, pela Secretaria da Fazenda, é que anualmente nós vimos recebendo apontamentos do Tribunal de Contas do Município, onde nos questionam. Questionam o Executivo em relação a todas as renúncias de receitas e aos incentivos fiscais que estão em vigor, sobre o efetivo atingimento dos objetivos dessas políticas fiscais. E, até o momento, não nos foi apresentado nenhum dado que corrobore que essa política pública de devolução de 50% da cota-parte, aí, do ICM... Dos veículos elétricos... Seja responsável, ou pelo aumento da frota, no município, de veículos elétricos, ou até mesmo por melhorias climáticas... Não foi apresentado nenhum dado que corrobore esse tipo de resultado, fazendo uma correlação expressa com o programa instituído em 2021.

Então, por esses motivos, coloco aqui, em nome do Secretário da Fazenda do município, um posicionamento contrário ao prosseguimento dessa iniciativa.

Obrigado. Termina aqui minha palavra.

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) – Opa, Thiago! Posso te fazer umas perguntinhas?

O SR. THIAGO RUBIO SALVIONI – Por favor...

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) – Você falou de uma renúncia fiscal de R\$ 3 bilhões. Foi isso?

O SR. THIAGO RUBIO SALVIONI – R\$ 3 bilhões até 2030, caso o projeto avance e todos os beneficiários do projeto peçam a sua cota-parte do IPVA.

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) – É porque no ano... Nesse ano, foram pedidos apenas 935 pedidos. Foi pouco pedido. Não teve tanto, assim, não.

O SR. THIAGO RUBIO SALVIONI - O volume de pedidos é administrado pela própria Secretaria do Verde. Aqui na Secretaria da Fazenda a gente só faz o pagamento daquilo que nos é encaminhado. Imagino que por questões de campanha, própria divulgação da política, muita gente ainda não deva utilizar os instrumentos já autorizados pela lei. A gente fez uma projeção não levando em consideração quantas pessoas nos pedem, mas sim avaliando o

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

REUNIÃO: 20929 DATA: 02/12/2024 FL: 7 DE 15

fls. 8

cenário de quantas pessoas poderão pedir ou poderiam pedir. E tendo em vista que hoje a gente tem aproximadamente 44 mil veículos híbridos ou elétricos no município de São Paulo e que a tendência desse número avançar em 50% ao ano, quando a gente faz essa projeção até 2030, a gente chega a esses valores que eu comentei inicialmente. Não de quem vai pedir, mas todos que poderiam pedir. Aqui a gente tem que trabalhar sempre com o pior cenário, do ponto de vista fiscal, é claro.

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) – Claro, entendi. Você sabe dizer se nos últimos anos, períodos, 5 anos, 2 anos, 1 ano, não sei, quanto que a Fazenda pagou desse incentivo para os proprietários de carros híbridos ou elétricos?

O SR. THIAGO RUBIO SALVIONI - Não tenho esse dado aqui disponível, mas eu posso levantá-lo e encaminhá-lo em outra oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) – Por favor, se você puder encaminhar para a Comissão de Política Urbana, a gente ficaria muito satisfeito. Pode ser nos últimos 5 anos o quanto que a Fazenda pagou de volta, efetivamente?

O SR. THIAGO RUBIO SALVIONI - Claro.

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) – Eu acredito que dos 935 pedidos do ano passado, por exemplo, talvez alguns não tenham sido aceitos por um ou outro motivo, mas o que realmente foi desembolsado pela Fazenda. Acho que é um número interessante para a gente poder trabalhar. Tudo bem?

O SR. THIAGO RUBIO SALVIONI - Com certeza. Vou preparar essa informação e encaminhá-la para a Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) – Obrigado, Thiago. Outra perguntinha... Nesses números que você levantou aí, você só está levando em consideração a cota-parte, não tem nada a ver com a isenção do rodízio, né?

O SR. THIAGO RUBIO SALVIONI - Não, não tem nada a ver com a isenção do rodízio. Em relação a esse ponto, a Fazenda não tem nada a se manifestar por não ter nenhuma correlação com renúncia de receita.

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

REUNIÃO: 20929 DATA: 02/12/2024 FL: 8 DE 15

fls. 9

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) – Muito bem, obrigado, Tihago.

O SR. THIAGO RUBIO SALVIONI - Por nada.

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) - Temos outra pessoa que está *on-line*, né?

Luciana, é isso?

A SRA. LUCIANA FELDMAN – Não... Vereador, eu sou chefe de Gabinete aqui de Seclima, mas o nosso Secretário Renato Nalini está *on-line* também. Ele que fala em nome da Secretaria.

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) - Ah, então se o Secretário está *on-line*...

O Secretário quer falar? Pode falar? (Pausa) A gente não está ouvindo não também, Thiago. (Pausa) Não, acho que é o microfone do Secretário. (Pausa)

O SR. JOSÉ RENATO NALINI - Estão me ouvindo agora?

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) - Estamos sim, Secretário. Tem a palavra.

O SR. JOSÉ RENATO NALINI – Pois não. Para a Secretaria, Mudanças Climáticas, é evidente que toda proposta que auxilia a redução das emissões dos gases venenosos causadores do aquecimento global, os gases de efeito estufa, nós só podemos falar favoravelmente. É lógico que a análise fazendária parte de outros princípios e deve ser ouvida. Só que nós pensamos que essa tendência de fazer com que São Paulo seja cada dia mais eletrificada é a vocação da maior cidade brasileira, inclusive, explicitada pelo Prefeito que recentemente foi até ao Governo Federal para obtenção de financiamento para trocar uma parcela dos ônibus. O grande vilão das emissões dos gases venenosos em São Paulo é o transporte. O transporte implica em 61% das nossas emissões.

Nós temos também de abater essa questão fazendária com aquilo que se for parar no serviço de saúde, porque isso está comprovado por pesquisas da Universidade de São Paulo que percorrer a cidade de São Paulo nos momentos de pico de trânsito levam a um comprometimento muito grave da saúde dos munícipes e isso sobrecarrega o sistema de saúde.

Nós sabemos que morrem milhares de pessoas por ano em virtude de problemas respiratórios. Não vai aparecer a poluição como *causa mortis*, mas a causa imediata do óbito é

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

fls. 10

REUNIÃO: 20929 DATA: 02/12/2024 FL: 9 DE 15

decorrente da poluição. Então, isso tudo tem de se levado em conta e se fazer um cotejo entre o que interessa mais ao futuro da cidade.

Essa é a posição da Secretaria de Mudanças Climáticas, cujo objetivo é exatamente preparar a cidade para que nós não percamos mais vidas, e não só mais vidas nos fenômenos extremos de grandes precipitações pluviométricas - as ondas de calor que matam mais do que as ondas de frio, as inundações -, mas também essa morte silenciosa que é causada pela poluição em virtude das emissões desses gases produzidos por combustíveis fósseis que já deviam ter sido eliminados.

Nós temos tudo no Brasil para ter uma energia limpa. Usar o etanol, por exemplo. Nós temos um leque de opções. Uma delas é a eletrificação, que está dando certo em muitas partes do mundo. A indústria ocidental só não conseguiu competir com a chinesa, porque eles são muito mais eficientes, muito mais rápidos, estão produzindo carros mais baratos. A tendência é que esses carros também cheguem a São Paulo, e nós temos que trabalhar com essa hipótese.

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) – Obrigado, Secretário Renato Nalini, pelas suas considerações, pela sua fala. Gostaria de fazer um convite também, Secretário. Eu, como empresário, não como Vereador, inaugurei aqui na cidade de São Paulo, ali no bairro de Ipiranga, o primeiro posto de combustível fóssil convertido 100% para posto de carro elétrico; o primeiro do Brasil.

O SR. JOSÉ ROBERTO NALINI – Maravilha.

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) – Fica o convite para você também conhecer aí, justamente trabalhando essa questão, incentivando essa questão do meio ambiente. Também acredito nisso, que vai com certeza diminuir os números de poluição da cidade de São Paulo também. Obrigado, Secretário Renato.

O SR. JOSÉ ROBERTO NALINI - Convite aceito. Convite aceito. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) – Valeu. Eu tenho mais uma perguntinha para o Thiago. Tudo bem?

O SR. THIAGO RUBIO SALVIONI – Claro.

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) – Outro dia conversando com um deputado do Distrito Federal, o Distrito Federal tem isenção completa de IPVA para carros elétricos e híbridos, e lá se percebeu que aumentou bastante o número de emplacamentos e de vendas desses carros, fazendo até com que a receita de ICMS aumentasse também. A pergunta é: talvez seja um pouco difícil de rastrear pela Fazenda, mas a quarta parte de ICMS que vem para o município, vinculada às vendas de carros elétricos na cidade de São Paulo, será que ela não compensa também esse gasto? Se por um lado a gente tem uma saída de dinheiro, por outro lado a gente não tem um incentivo para a entrada de dinheiro via ICMS?

O SR. THIAGO RUBIO SALVIONI - Olha, esse é um dado que, como o Vereador colocou, é de bastante dificuldade de se identificar no Distrito Federal em função da sua característica dupla. Ele tem tanto os tributos estaduais quanto a competência sobre os tributos municipais. Talvez eles tenham mais dados ali para poderem trabalhar nessa análise sobre o quanto o ICMS pode variar em função de um maior número de vendas de veículos no seu território.

Pelo Estado de São Paulo, a gente não tem um dado preciso que nos possibilite fazer essa aferição. Esse é um dado que provavelmente poderia ser melhor trabalhado pela própria Secretaria de Fazenda do Estado e não do município. O que a gente tem observado, Vereador, ao longo desses anos é que o município de São Paulo, não em função do crescimento da frota de veículos elétricos, mas por outros fatores econômicos muito mais relacionados à instalação de indústrias em outros municípios, principalmente da Grande São Paulo, ao redor de São Paulo, que tem levado embora, aqui do município, a arrecadação de ICMS em relação à sua cota-parte.

Temos percebido, ao longo dos anos, que a cidade de São Paulo está vendo uma decrescência de recebimento de cota-parte de ICMS, uma vez que a economia de outros municípios vem ficando mais intensa em relação à distribuição de mercadorias.

Então, quando a gente vê a instalação ao redor de São Paulo desses galpões logísticos ou de grandes indústrias, esses municípios onde essas empresas, indústrias e galpões estão sediados, acabam por aumentar a participação desses municípios em um universo, em um

bolo de ICMS, que é repartido boa parte em função do valor adicionado de ICMS no território municipal.

Então, em que pese a venda de veículos elétricos no município de São Paulo ter crescido ao longo dos últimos anos, vimos percebendo que a nossa cota-parte de ICMS vem caindo ao longo dos últimos anos.

E eu não acredito que seja culpa do fenômeno dos veículos elétricos, mas sim esses outros fatores macroeconômicos de fomento a outras regiões metropolitanas fora de São Paulo, principalmente instalação de parques industriais que têm gerado um crescimento do recebimento de ICMS por esses outros municípios, às custas de outros municípios como São Paulo, que têm perdido cota-parte de ICMS.

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) – Perfeito, entendi. Entendi que, na verdade, você analisa o ICMS como um todo, e – logicamente - você não tem como analisar a questão do ICMS específico da venda de carros elétricos e híbridos. Mas, de repente, se vocês notificarem ou fizerem um ofício para a Secretaria da Fazenda do Estado, poderíamos ter alguma informação adicional.

Lembrando que o nosso Vice-Governador, S. Exa. Felício Ramuth, também é fã de tecnologia. Ele também usa carro elétrico, então é possível que consigamos ter uma facilidade desse dado tão importante, não só para o estado de São Paulo, mas para o município de São Paulo também.

O número que eu falo é justamente da venda de carros elétricos. Com o aumento da venda de carros elétricos, será que esse valor, essa cota-parte do ICMS, não compensa o valor de reembolso da cota-parte do IPVA?

Então, é só uma dúvida que eu coloco aqui para pensarmos.

Obrigado, Thiago, mais uma vez.

Temos mais pessoas inscritas no *on-line*? Não. Temos mais pessoas inscritas no presencial? Também não.

Gostaria de dar uma palavrinha então, um pouco, sobre toda essa política de

REUNIÃO: 20929 DATA: 02/12/2024 FL: 12 DE 15

incentivo de carro elétrico e híbrido na cidade de São Paulo.

Acho que essa Lei que faz esse reembolso da cota-parte é bem pouco utilizada na cidade de São Paulo e, mesmo assim, é um programa interessante, de incentivo que São Paulo pode estar mostrando à frente, até na frente do estado, de que é um amigo da natureza, um amigo do meio ambiente no sentido de criar esses incentivos.

Acho que o maior incentivo até pelos donos de carros elétricos e híbridos não é nem a questão até do IPVA, mas talvez da liberação do rodízio na cidade de São Paulo. Esse é o grande, talvez o grande benefício para o motorista de aplicativo, o que faz todo sentido, porque ao contrário do que muitos pensam, a Lei do rodízio na cidade de São Paulo não foi criada para fazer, tirar o congestionamento das ruas, e sim para proteger o ar, o meio ambiente.

Então, ela foi criada há 20, 22, 23 anos atrás, uma coisa assim, justamente para diminuir a emissão de gases na cidade de São Paulo e não por causa de congestionamento. Então, quando você tem um carro elétrico e híbrido que realmente reduz essa quantidade que não polui, você realmente está incentivando, você não está poluindo e você tem que ser isento do rodízio, uma vez que essa lei foi criada justamente por conta da poluição.

E aí eu faço uma observação de como algumas montadoras de carro têm feito mau uso dessa lei de São Paulo, que eu acho que é um ponto a ser considerado aqui.

Cito duas marcas conhecidas de fabricantes de carros, a Hyundai e a Fiat. A Hyundai tem carros híbridos a gasolina, mas com um motor elétrico muito simples, que não ajuda na redução da emissão, até pode queimar um pouco menos de combustível, mas continua poluindo. Então acho que efetivamente não tem uma grande melhora.

Quando a lei foi criada, em 2014, até fazia sentido incentivar esse tipo de carro, porque a tecnologia não tinha crescido e evoluído até o ponto que temos hoje, de carros 100% elétricos, com autonomia de 400km em alguns casos. Mas, hoje, a Hyundai e a Fiat estão lançando carros, que, na verdade, são à combustão e que têm auxílio de um motor elétrico, mas que, na verdade, não reduzem a poluição. Eu acho que esses carros não deveriam fazer utilização de nenhum benefício do município de São Paulo.

Vou comparar, por exemplo, um carro da Hyundai, que acho que é o Ioniq. É o Ioniq? (Pausa). É, o Ioniq com o Corolla, por exemplo, da Toyota. O Corolla, embora seja híbrido, sem ser *plug-in*, o que é *plug-in*? É aquele carro que você carrega na tomada. O Corolla que é híbrido, pelo menos o Corolla tem um motor *flex*, roda na gasolina e roda no etanol. E nós sabemos que, aqui, na cidade de São Paulo, a grande preferência dos paulistanos é o etanol. Então é mais provável que as pessoas que possuem o Toyota Corolla, híbrido, que roda na parte elétrica e no etanol, o etanol é bem menos poluente do que a gasolina. Portanto, até faz sentido um Toyota Corolla, híbrido, com motor *flex*, que roda no etanol, ainda ser isento do rodízio. Isso faz sentido.

Mas o que não me parece fazer sentido é um carro à gasolina com uma parte elétrica ser isento do rodízio, porque ele ainda continua poluindo. Acho que esse tipo de carro não deveria ter benefício na cidade de São Paulo, porque ele, realmente, com as tecnologias atuais de hoje, ele não está incentivando a despoluição, digamos assim.

Recentemente - acho que esse mês passado - a Fiat lançou dois carros: o Fastback e o... Qual o outro carro que lançou? (Pausa)

Verdade, o Pulse. O Fiat Pulse agora no modo híbrido. Mas tenho de fazer uma crítica à Fiat aqui, porque realmente eles estão querendo enganar a lei da cidade de São Paulo. Eles colocaram uma bateria, de apenas 0,1 kW do tamanho...- menor que uma caixa de sapato - embaixo do banco do carro, que alimenta um motor elétrico “plugado” na correia do carro que, simplesmente, não adiciona nenhum cavalo de potência ao carro. Não traz benefício nenhum. Na verdade, o ar-condicionado fica ligado quando está parado do sinal, é só isso.

E ainda a Fiat está orgulhosa em dizer que é uma tecnologia brasileira. Mas assim, sendo bem honesto, para mim isso é uma fraude para poder pegar um benefício de isenção de rodízio, ou de cota a parte do IPVA do município.

Lembrando que esses carros da Hyundai e da Fiat, eles não são *plug-in*, eles não carregam na tomada. Carros *plug-ins*, que carregam na tomada, têm baterias de 8, 10, 19, 20, enfim. E isso estou falando dos híbridos. Os elétricos têm baterias maiores: 30, 40, 50, 60 kW, mas esses carros híbridos, que são *plug-in*, eles realmente trazem porque têm uma autonomia

REUNIÃO: 20929 DATA: 02/12/2024 FL: 14 DE 15

de 40, 50, 100 km apenas no modo elétrico. Ele anda sozinho no elétrico. E aí sim você não está poluindo o município.

Mas agora, novamente, esses carros da Hyundai e da Fiat, para mim, eles estão querendo apenas desvirtuar a lei da cidade de São Paulo, dizendo que são híbridos, talvez por uma falha da lei.

Mas eu acho que a gente tem este momento para poder corrigir, visto que as tecnologias evoluíram, e os carros cem por cento elétricos estão mais presentes na cidade de São Paulo. Eu acho que é algo que a gente poderia alterar já nessa lei, num novo texto, por exemplo.

Faço também a menção de que essa lei de 2014 faz referência a carros a hidrogênio. Em 2014, não existiam carros a hidrogênio rodando na cidade de São Paulo, assim como não há hoje. As montadoras demonstraram que não fazem utilização dessa tecnologia e, portanto, não faz sentido ela estar na lei, apesar de que ela até evoluiu de uma maneira que hoje em dia todo carro a hidrogênio também é elétrico; então, automaticamente os carros a hidrogênio que vierem a surgir, inevitavelmente, também serão elétricos, terão motor elétrico, terão bateria, e o hidrogênio só serve para gerar carga para a bateria.

Como em 2014 ainda não existia essa tecnologia, os motores eram uma combustão de hidrogênio, mas não vingou. Eu, então, faria a propositura de tirar essa parte de hidrogênio da lei, modernizando-a.

O que eu tinha a acrescentar em relação a esse projeto de lei é que eu sou um amante da tecnologia, um amante de carros elétricos e híbridos, e acho que essa lei deve ser prorrogada e ser evoluída, objetivando carros de melhor tecnologia e não nos deixando presos a tecnologias de dez anos atrás.

Pergunto se alguém mais gostaria de fazer uso da palavra nessa audiência pública. (Pausa) Mais algum comentário extra? (Pausa) O Thiago, que compõe a Mesa, vai fazer uso da palavra por mais uma vez. Por favor, pode falar, Thiago.

O SR. THIAGO GARCIA – Muito obrigado pela oportunidade de completar a

informação e de fazer comentar a fala do colega Thiago Rubio Salvioni, Subsecretário. O dado que eu trago é interessante: hoje em dia, a maior parte dos veículos alvos do benefício fiscal seriam veículos híbridos não *plug-in*; dentre os veículos abrangidos por essa lei, esses são o de maior volume. Todavia, como comentado, o benefício acaba sendo muito pequeno em comparação com um veículo cem por cento elétrico; um veículo híbrido *plug-in* comparado aos não *plug-in*.

Então, já que a preocupação da Secretaria seria exatamente em relação à arrecadação e o aumento desses veículos e considerando que praticamente todos os veículos passaram a ter um motor elétrico por conta da sua eficiência energética e não necessariamente pelas suas emissões, fica a propositura de se avaliar os números em relação ao benefício de cada tipo de veículo para que tenhamos a real noção do impacto e o benefício de cada um, desde os veículos que são conhecidos como MHEV, HEV, PHEV e os BEV, que seriam os veículos realmente cem por cento elétricos, por meio dos quais se consegue ter uma noção do impacto e o benefício de cada tecnologia.

Sou vice-presidente da Abracei - Associação Brasileira dos Proprietários de Veículos Elétricos Inovadores e, como conceito, nós não temos associados com veículos híbridos não *plug-in*, exatamente porque entendemos que o benefício desses veículos para a sociedade é praticamente nulo, para não dizer que seja inexistente.

Então, fica a propositura de se avaliar separadamente cada tipo de tecnologia para uma evolução da própria lei.

O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz) – Obrigado, Thiago.

Gostaria de ressaltar que existe mais uma audiência pública convocada para esse projeto, que vai ser no dia 9 de dezembro, às 12h, no Plenário 1º de Maio.

Nada mais havendo a ser tratado, dou por encerrada esta audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Tenham todos uma boa tarde.