



**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: 09 DE DEZEMBRO DE 2024

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão

REUNIÃO: 20949 DATA: 09/12/2024 FL: 1 DE 22

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Bom dia a todos. Presentes os Vereadores Arselino Tatto, Fabio Riva, Rubinho Nunes e Marlon Luz, na qualidade de Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da 43ª Audiência Pública do ano de 2024.

Informo que esta reunião está sendo transmitida ao vivo através do endereço www.saopaulo.sp.leg.br/transparencia/auditorios-online e 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 4 de dezembro no *Diário Oficial da Cidade*, no dia 4 de dezembro no jornal *O Estado de S.Paulo* e em 5 de dezembro 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, aqui, à nossa esquerda.

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

Registro também, a presença do Sr. Thiago Rubio Salvioni, da Secretaria de Desenvolvimento e Trabalho. Desde já agradeço a presença do Sr. Thiago e do Sr. Alexandre Polesi, Secretário Executivo da ABVE, a Associação Brasileira do Veículo Elétrico.

Passemos à pauta: 2ª Audiência Pública do PL 414, de 2024, de autoria do Vereador

REUNIÃO: 20949 DATA: 09/12/2024 FL: 2 DE 22

Rodrigo Goulart e da Vereadora Luna Zarattini. Altera o Parágrafo Único do art. 9º da Lei nº 15.997, de 27 de maio de 2014, que institui a política municipal de incentivo a carros elétricos ou movidos a hidrogênio.

Pergunto à assessoria se nós temos oradores inscritos pelo sistema *Teams* ou presenciais. Então, passemos às inscrições *on-line*. O senhor... Lembrando a todos que o prazo é de três minutos improrrogáveis... Sr. Ruan Aires? (Pausa) Está ausente. Sra. Adriana Camargo? (Pausa) Está ausente. Sr. Thiago Garcia, Vice-Presidente da Abravei...

O SR. THIAGO GARCIA – Olá. Eu estou presente.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Sr. Thiago, bom dia. Obrigado pela presença. O senhor tem a palavra.

O SR. THIAGO GARCIA – Ok, muito obrigado pela oportunidade. Obrigado a todos os Vereadores, aos munícipes, Secretários, todos os participantes.

Gostaria de trazer alguns dados interessantes que consegui levantar. Inclusive, foi depois de uma discussão, um questionamento sobre o Thiago Rubio, o que o Thiago Rubio fez na última audiência.

Então, para começar, de acordo com o Instituto Saúde e Sustentabilidade, 11.200 pessoas morrem por ano na cidade de São Paulo em decorrência da poluição do ar e, conforme os estudos da energia e meio ambiente, a maior parte da poluição na cidade vem dos automóveis. De acordo com Paulo Saldiva, chefe do Laboratório de Poluição Atmosférica da FMUSP, o problema da poluição provocada por veículos na capital paulista é ilustrado da seguinte maneira: cada duas horas no trânsito da capital equivalem a fumar um cigarro por dia. Ou seja, é extremamente importante para o município de São Paulo tratar de medidas de redução da poluição do ar, pois isso implica diretamente as vidas dos paulistanos salvos. Só por conta disso, já seria motivo suficiente para a manutenção da Lei 15.997, de 2014, até 2030 ou até mesmo indefinitivamente.

E, agora, eu quero trazer para vocês uns dados sobre o crescimento da frota elétrica no Brasil e em São Paulo, desde o lançamento dessa lei. Então, a frota nacional de veículos

eletrificados, em 2015, era de 5.485 veículos. Falando de automóveis, a frota nacional, hoje, em 2024, considerando até o mês de outubro, é de 324mil 362 veículos. Então foi um crescimento de 50,13 vezes em 10 anos, apenas. Então assim, o consumidor, o munícipe, ele está aderindo, sim, ao veículo elétrico.

Falando a questão da cidade de São Paulo, ela é responsável por 51.968 veículos, ou seja, 16% da frota nacional de veículos eletrificados, seguida por Brasília, com 23.776, que seriam 7,3% e o Rio de Janeiro com 14.656, 4,5% da frota nacional.

Todavia, é importante saber que nesse mundo de mobilidade elétrica nós temos diversos tipos de veículos. Cinco, para ser mais exato, que o MHEV, HEV, PHEV e o BEV que seria o veículo 100% elétrico, e o *Full Cell*, que seria o veículo a célula de hidrogênio. E desses 51.968 automóveis eletrificados na cidade de São Paulo, nós temos uma divisão muito boa para ser avaliado. Se nós falarmos de veículos *plug-in*, ou seja, aqueles que utilizam tomada, utilizam da infraestrutura elétrica para carregar temos o BEV e o PHEV, cada um com 18 e 32% dessa parcela e os demais veículos que são HEV e MHEV que não se utilizam da fonte de energia elétrica externa, não tem *plug*, é 44,5% e 05,5%. Ou seja, nós estamos divididos entre metade que utilizam tomadas e metade que não utilizam tomadas. Dos 51.968 veículos, no caso, automóveis eletrificados na cidade de São Paulo, tem essa divisão bem clara: 50 por 50. Mas o que exatamente significa não ter esse *plug* em relação à Lei 15997? Significa que metade da frota atual se beneficia sem, necessariamente, ter um impacto positivo quanto aos demais, outros 50%. Então, estudos de outubro de 2023 do ICCT, ele calculou as emissões diretas dos tipos de veículos no Brasil.

Considerando apenas as emissões diretas dos veículos, nós temos as seguintes medidas para os veículos leves do tamanho compacto a médio: um veículo a combustão, em média emite 82g de CO2 a cada quilômetro rodado; um veículo a combustão *flex*, ele emite por volta de 70g; um HEV a gasolina, emite 63g; um HEV *flex* emite 54; um *plug-in* ou um híbrido *plug-in* PHEV gasolina emite os mesmos 75g. No caso, o quanto você utiliza esse mesmo *plug-in*, e o veículo elétrico somente tração elétrica, eles não emitem nada. Então o estudo não tem cálculo sobre o

MHEV, mas a gente sabe que pelo fato de ter uma bateria muito pequena, o benefício dele é ainda menor que o próprio HEV. Lembrando que essas emissões diretas pelo consumo de combustíveis são as que mais importam para a cidade de São Paulo, para a redução da poluição do ar, que é o ponto crítico que está sendo discutido nesse momento.

Eu vou trazer alguns exemplos de veículos que nós temos hoje na frota de São Paulo, um dos principais veículos na verdade: o Modelo Toyota, o Corolla Altis HV, é equipado com motor 1.8, 16 válvulas, emite 75g de CO2 a cada quilômetro rodado. Se você for pegar o mesmo veículo, mas não o híbrido, ele tem uma emissão de 100g a cada quilômetro rodado. Então é uma redução de apenas 15%, nesse caso.

Outra coisa, a gente fala que é um veículo híbrido *flex*, mas pesquisas mostram que 70% dos motoristas que possuem veículos *flex*, eles não se utilizam do etanol. Eles dão prioridade para a gasolina. Outro exemplo, falando dos MHEV, que são baterias menores, é o Caoa Chery Arrizo 6 Pro, emite por volta de 103g a cada quilômetro rodado, enquanto a sua versão a combustão não híbrida, emite 115g. Então é uma redução de apenas 11%. Para fechar, um exemplo que nós temos recente que foi lançado é o Fiat *Fastback*, onde ele tem uma pequena bateria de 12V de aproximadamente 120 W/hora, então ele quase não acumula energia...

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Para concluir, Sr. Thiago.

O SR. THIAGO GARCIA – ...nessa bateria. Oi, desculpa?

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – O tempo do senhor se esgotou vou pedir para senhor concluir, por gentileza?

O SR. THIAGO GARCIA – OK, concluindo. Então ele tem uma bateria praticamente menor que duas baterias de MacBook, então o que eu quero dizer é que a Abracei entende que esses veículos não *plug-in*, eles não podem, ou não deveriam ser beneficiados da mesma forma que os híbridos *plug-in* e 100% elétricos, por conta da sua capacidade de eficiência energética, que não traz um benefício tão grande para a cidade. E concentrar o benefício exatamente nos veículos 100% elétricos e híbridos *plug-in* por conta do seu retorno na qualidade de vida da cidade de São Paulo.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Obrigado, Sr. Thiago. Convido agora o Sr. Alexandre Polesi da ABVE. Sr. Alexandre, se o senhor quiser, estando presente, se o senhor quiser fazer uso tanto dos microfones de aparte, quanto da tribuna, fica a critério do senhor o que for mais conveniente. O que o senhor preferir, fique à vontade.

O SR. ALEXANDRE POLESİ – Muito obrigado aí pelo convite, pela atenção. Eu gostaria de acrescentar alguns comentários a excelente fala do Thiago, da Abracei. A Abracei é uma entidade parceira da ABVE, que é a Associação Brasileira do Veículo Elétrico. Há muitos anos defende um incentivo para as novas tecnologias de mobilidade elétrica na cidade de São Paulo e constata que essa política tem sido adotada ao longo de várias administrações, se constituindo quase uma espécie de política de estado na Prefeitura de São Paulo.

Nós temos aperfeiçoamentos contínuos dessa política e acredito que o que estamos fazendo aqui agora é aperfeiçoar ainda mais essa legislação. Eu discordaria um pouco do Thiago no que se refere a excluir os veículos não *plug-in* dos benefícios da legislação que está em vigor neste momento. Por que? Porque nós temos que entender que existe, sim, uma transição energética e uma transição das tecnologias de eletromobilidade. Os veículos HIV embora não sejam *plug-in*, eles têm em muitos modelos tração elétrica e colaboraram de forma importante para o desenvolvimento desse mercado até aqui. Hoje nós temos 371 mil veículos eletrificados circulando no Brasil todo. São Paulo lidera por larga margem esse contingente, a cidade de São Paulo, o Estado de São Paulo.

No entanto, nós entendemos que sim. Ele tem bastante razão quando argumenta que os novos modelos de veículos NHIV, chamados micro híbridos, como nós os classificamos na ABVE, eles têm uma contribuição efetivamente muito pequena para a redução das emissões. E, a rigor, nem podem ser, talvez nem possam ser considerados veículos eletrificados, já que não têm nem mesmo tração elétrica, ou seja, o motor, as rodas não giram em função de um motor elétrico. Eu diria que esse deveria ser, nesse momento, o ponto de corte para avaliação dos Srs. Vereadores para o aperfeiçoamento dessa matéria.

REUNIÃO: 20949 DATA: 09/12/2024 FL: 6 DE 22

É importante que nós começamos a definir claramente qual é o limite da eletrificação dos veículos e vamos concluir que existem carros que, com pequenas adaptações, podem ser considerados híbridos eletrificados, porém, a rigor, não o são. Esses deveriam ser objeto de mais atenção dos Vereadores.

Quanto aos demais, eu acredito que deveriam ser incentivados, sim. Porque, entre outros motivos, o desenvolvimento da eletromobilidade, especialmente em São Paulo, especialmente na cidade de São Paulo, ao longo desses últimos anos, trouxe consigo um importante, um expressivo ecossistema de empresas associadas à eletromobilidade, trazendo tecnologias novas, serviços novos, empregos qualificados.

E a maioria dessas novas empresas, desse ecossistema de recarga, de baterias, de inversores de motores elétricos e componentes para eletromobilidade, está instalada no estado de São Paulo e especialmente também aqui na cidade de São Paulo, que está se tornando uma cidade líder na eletromobilidade no Brasil, podendo se posicionar, como aliás já está se posicionando, como líder latino-americana em desenvolvimento e transporte sustentável. Não apenas com as políticas para automóveis, mas também com as políticas para veículos elétricos levíssimos, patinetes, bicicletas elétricas, mas também com essa grande e importante legislação que determina a transição da frota de ônibus a diesel para ônibus elétricos, lei sem precedentes e com impacto gigantesco em toda indústria brasileira associada à eletromobilidade. Eu acredito que esse processo deve continuar, existe ainda muito caminho pela frente, e esses incentivos são muito importantes.

Porém, sim, concordo que nós temos que começar a separar o joio do trigo, e começar a avaliar que alguns veículos, a rigor, nem mesmo podem ser considerados eletrificados e talvez por isso não mereçam todos os benefícios que os outros certamente merecem.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Muito obrigado, sr. Alexandre. Não havendo inscritos, passo... Registro a presença do Vereador Rodrigo Goulart. Do Vereador Danilo do Posto e passo a palavra ao Vereador Marlon Luz. (Pausa)

REUNIÃO: 20949 DATA: 09/12/2024 FL: 7 DE 22

O microfone do Vereador Marlon não está funcionando.

O SR. MARLON LUZ – Aqui, ó. Agora vai.

Obrigado, Presidente. Queria parabenizar as falas até então do Sr. Thiago e do Sr. Alexandre. Alexandre, né?

Na última audiência pública sobre esse tema, falamos um pouco sobre isso, sobre a questão dos carros eletrificados, da lei que já completa alguns anos aqui na cidade de São Paulo nesse ano de 2024. É importante a gente ressaltar, verificar que, a lei quando foi feita, ela inclusive colocou como beneficiários carros a hidrogênio. E foi uma tecnologia que não despontou, é uma tecnologia que não se criou. Na época, se falava combustão de hidrogênio, hoje se fala em uma espécie de combustão a hidrogênio para alimentar baterias, para mover um carro elétrico. Uma outra tecnologia evoluída do hidrogênio. Mas o fato é que não existe na cidade de São Paulo carros a hidrogênio rodando. E o motor de combustão de hidrogênio fazendo uso desse tipo de benefício.

Mas é interessante ver como essa lei na época que foi criada, ela estava prevendo as tecnologias do futuro, e incentivando possíveis tecnologias que pudessem estar acontecendo. Hoje, depois de várias anos dessa lei executada, eu acho que ela cumpre com o incentivo de beneficiar, de “limpar o radar” da cidade, ou poluir menos, digamos assim. No sentido de que os carros eletrificados estão cada vez mais aparecendo na cidade de São Paulo – e cada vez mais rápido.

E é fato justamente, que esses carros que tem uma bateria muito pequena, e como o sr. Alexandre mesmo falou, não tracionam a roda do carro no modo elétrico, eles estão fazendo mau uso, na minha opinião, da lei e realmente não devem ser beneficiados. Nesse momento importante que a gente está revisando essa lei, é interessante a gente olhar pro futuro, assim como se foi olhado para o futuro muitos anos atrás.

Então é importante a gente, agora, acertar novos parâmetros. É importante a gente dizer: “Tá, nós chegamos até aqui, foi legal, agora vamos subir a régua. Vamos pensar em tecnologias mais à frente do futuro” e essas tecnologias utilizadas, por exemplo, pelo Fiat *Fastback*,

REUNIÃO: 20949 DATA: 09/12/2024 FL: 8 DE 22

realmente não é uma tecnologia do futuro. É um... Não sei nem dizer o quê que é, uma bateria de 100W para alimentar uma correia de um motor.

Então, não traciona o carro, assim como alguns outros carros aí que também... Importados, acho que da Hyundai, que também tem utilizado um sistema equivalente... E realmente acho que eles não devem ser incentivados.

O que a gente deve incentivar cada vez mais na cidade de São Paulo, na minha opinião, são os *plug-ins*, que daí sim você tem uma bateria mais robusta, você tem um carro que anda literalmente sem poluir. Isso é o que é mais atrativo. Entendo o ponto que o Sr. Alexandre falou sobre os casos dos carros das tecnologias HIV, que são os híbridos leves que não são *plug-ins*. Hoje, basicamente, a gente tem dois tipos de carros desse. A gente tem um Corolla que é um híbrido leve, motor *flex* que na cidade de São Paulo, na grande maioria das vezes, acaba rodando com etanol porque é o combustível mais barato e mais em conta aqui na cidade de São Paulo, o que também é bom, porque etanol polui muito menos ou libera principalmente gás carbônico e água do escapamento, não poluindo, com outros gases, o ambiente; mas eu também não sou muito defensor da tecnologia do etanol, porque, na minha opinião, ele vem da lavoura, vem do plantio, não é? Na minha opinião, terra tem que ser usada para plantar comida, não para plantar combustível. Então não, não é algo que pode escalar muito, porque se você plantar mais combustível, vai faltar terra para plantar comida. Você tem que ter um equilíbrio desse negócio. Então, eu vejo que o caminho da eletrificação é o caminho é mais plausível até para tirar os combustíveis fósseis ou o combustível plantado, que usa terras.

E, aí, preocupam-me ainda alguns carros híbridos parecidos com o Corolla, só que com motor a gasolina. Aí, sim, a gente está falando de carros que estão poluindo. Claro que eles têm uma tração leve com a bateria; mas, mesmo assim, quando eles não estão usando essa tração, eles estão poluindo através do motor a combustão de gasolina, colocando no ar outros gases que não só o gás carbônico.

Então, isso realmente preocupa, e acho que que é uma tecnologia que poderia ser melhor. Ela talvez esteja atual, mas a gente tem que pensar em uma nova lei, em uma

REUNIÃO: 20949 DATA: 09/12/2024 FL: 9 DE 22

prorrogação de prazo. A gente tem que estar pensando daqui a 5, 6, 10 anos. A gente tem que pensar a tecnologia lá na frente, e não incentivar tecnologias que já estão acontecendo hoje.

Acho que este é um momento importante que a gente tem para dar uma revisada nisso e colocar essas novas tecnologias. Como bem avaliado por todo mundo aqui, a lei valeu a pena na cidade de São Paulo no sentido do incentivo. Mas agora, qual o próximo passo? Chegamos até aqui, mas qual o próximo passo? O próximo passo é justamente subir a régua e trabalhar mais ainda na eletrificação. Nesse sentido, eu estou propondo uma emenda a esse projeto, e vou dar uma lida nessa emenda agora.

“Pelo presente, e na forma do artigo 271 do Regime Interno desta Casa, requeiro a inclusão, onde couber, conferindo nova redação, conforme segue.

Artigo 20. Para requerer os incentivos previstos, os proprietários deverão comprovar o uso de tecnologia limpa que proporcionem a redução real de emissões de poluentes e de gases de efeito estufa e contribuam para a modernização, eficiência energética e mitigação dos impactos ao meio ambiente.

Serão beneficiários proprietários de veículos que estejam dentro das seguintes configurações:

I - veículos com motores 100% elétricos;

II - veículos com motores híbridos *plug-in* (PHEV), que necessitam de cabo para carregamento da bateria;

III - veículos híbridos, não *plug-in* e híbrido pleno HIV, com motor *flex* como principal uso de combustível etanol e motor elétrico.

Parágrafo único. Para a concessão desse benefício poderão ser incluídas novas tecnologias limpas, desde que atendam aos requisitos expressos nessa lei”, deixando até a lei um pouco mais ampla para futuras tecnologias não previstas.

“Os veículos apenas com motores a combustão *flex*, a gasolina com motor auxiliar elétrico, veículos apenas com motores a hidrogênio e os veículos híbrido leve e/ou micro híbrido – os chamados MHEV - não farão jus ao benefício do rodízio municipal e do reembolso da quota-

REUNIÃO: 20949 DATA: 09/12/2024 FL: 10 DE 22

parte do IPVA por não contribuírem consideravelmente para a redução dos efeitos dos gases de efeito estufa, emissão de poluentes. Sala das Comissões, (...)”.

Essa é uma sugestão de texto que a gente escreveu, que acho que vale a pena ser debatida e analisada por toda a população nos próximos passos desse projeto de lei que estamos estudando na Casa.

Muito obrigado, Presidente. Essas são as minhas considerações sobre esse PL sobre a eletrificação da frota e os benefícios para esse tipo de carro na cidade de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Muito obrigado, Vereador Marlon. Acho importantes essas considerações.

Não havendo mais inscritos, dou por encerrada a presente audiência pública e agradeço a presença de todos. (Pausa)

Perdão, o Secretário Thiago Rubio solicitou a palavra. Desculpe, Secretário, eu não havia visto, mas a assessoria me alertou agora. Muito obrigado pela presença, que enriquece muita nossa audiência pública e o debate sobre o tema.

O SR. THIAGO RUBIO SALVIONI - Obrigado Presidente. Bom dia a todos. Estou representando o Secretário Luis Felipe Vidal Arellano, pela Secretaria da Fazenda.

E para enriquecer o debate, gostaríamos de trazer algumas impressões que tivemos em relação à propositura do PL 414, sob a ótica - principalmente - financeira e orçamentária, que é o nosso papel pela Secretaria da Fazenda.

Conforme já apresentado na audiência pública anterior, presidida pelo nobre Vereador Marlon, nós trouxemos um dado de qual seria o impacto máximo da aprovação do Projeto de Lei 414 na sua redação original; não nessa redação de emenda lida pelo nobre Vereador Marlon. Chegamos a números que são razoavelmente expressivos, do tamanho dessa Renúncia fiscal até 2030, caso o Projeto seja aprovado dessa forma. Chegamos a uma Renúncia fiscal potencial da ordem de R\$ 3,2 bilhões entre 2025 e 2030, caso a Lei permaneça com os mesmos recortes atuais, ou seja, permissiva para todos os tipos de tecnologia que atualmente estão relacionadas a esse universo de veículos elétricos e eletrificados.

Nós – também -, numa avaliação do Projeto de Lei, percebemos algumas fragilidades do ponto de vista orçamentário, principalmente no que concerne ao prazo dele. Ele é um Projeto que fala de estender esse benefício até o ano de 2030, ou sejam, seriam mais 6 anos de existência desse incentivo para os veículos elétricos.

E na LDO de 2024, na Lei 18.173, de 2024, a Lei de Diretrizes Orçamentárias, lá no artigo 25, parágrafo § 4º, foi disposto que um limite máximo de vigência para benefícios de natureza financeira seria de 5 anos. Então, esse também é um ponto de atenção para a proposta, uma vez que o prazo que está sendo estabelecido confronta o prazo disposto como limite máximo na LDO.

E, por último, sem querer me alongar muito, percebemos que, com esse impacto tão significativo, podendo chegar à ordem de R\$ 3,2 bilhões, o Projeto também precisa - caso prospere dessa forma -, da indicação de quais seriam os elementos de compensação, ou seja, onde que a arrecadação seria compensada para cumprir com essa Renúncia de receita para os próximos anos.

E por último, mas não menos importante, até um pouco alinhado com o que o representante da Abravei e da ABVE e a própria emenda do nobre Vereador Marlon, aqui, foi apresentado pela Casa Civil e tivemos autorização de já anunciar na audiência pública, a Casa Civil nos apresentou na Secretaria da Fazenda uma nova proposta de redação para que nós avaliássemos o impacto a fim de colaborar com a discussão, e mandar uma nova proposta para a Câmara em relação ao tema. E, na proposta redigida pela Casa Civil, há uma restrição do benefício apenas para os veículos puramente elétricos até o exercício de 2028, 31/12/2028.

Com isso, em uma análise pela Secretaria da Fazenda de uma hipótese dessa proposta prosperar, já enxergamos uma redução bem significativa em relação ao impacto fiscal, que essa que essa medida teria em relação à proposta original, diminuindo o impacto da ordem de R\$ 3 bilhões, como eu comentei inicialmente, para um impacto aí na ordem de aproximadamente R\$ 200 milhões.

Então, uma redução bastante significativa e que acho que seria interessante trazer

REUNIÃO: 20949 DATA: 09/12/2024 FL: 12 DE 22

também esses dados para apreciação da Câmara como uma potencial alternativa, que possa acomodar melhor a redução dos impactos em relação à propositura.

Então, com isso, termino aqui minhas considerações.

Obrigado, Sr. Presidente, pela oportunidade de colocar a visão da Fazenda Nesse debate.

O SR. RODRIGO GOULART – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) - Obrigado Thiago. Tem a palavra o Vereador Rodrigo Goulart.

O SR. RODRIGO GOULART – É que o Secretário Nalini tinha pedido também, se precisou a preferência a ele, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Secretário?

O SR. JOSÉ RENATO NALINI – Obrigado, Vereador Rodrigo Goulart. Primeiro, parabéns pelo projeto. É lógico que a Secretaria Executiva de Mudanças Climáticas tem de aplaudir a iniciativa da prorrogação, lembrando que é muito importante também manter a isenção ao rodízio, porque são veículos que não trazem nenhuma poluição à cidade e, portanto, eles poderiam ser incentivados a percorrer as ruas de São Paulo mesmo aqueles horários vedados para os veículos poluentes.

Acho que é racional e razoável a ponderação da Secretaria da Fazenda, mas precisaria entrar nesse cálculo aquilo que a Saúde deixaria de gastar com os problemas respiratórios, pois isso é precificado com as pesquisas da Faculdade de Medicina da USP.

E também, já que existe uma sanção positiva para quem tiver carros elétricos, veículos elétricos, o Município deveria pensar em uma sanção negativa para quem continua a insistir no uso do combustível fóssil. Como é maior o número de usuários que ainda estão se servindo desses veículos poluentes que emitem gases venenosos do efeito estufa, mas, principalmente, gases letais que apressam a morte das pessoas, esses deveriam ser penalizados pagando um IPVA muito maior para compensar o incentivo a fim de que São Paulo se libere dessa verdadeira praga de milhões de veículos envenenando a população.

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

fls. 30

REUNIÃO: 20949 DATA: 09/12/2024 FL: 13 DE 22

Então a Secretaria Executiva de Mudanças Climáticas é plenamente favorável à prorrogação, ao o projeto de lei do Vereador Rodrigo Goulart, que é alguém que está sempre sensível ao que realmente interessa, ou seja, a saúde, a qualidade de vida mais importante até do que o Erário.

Muito obrigado, Vereador Rodrigo.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Muito obrigado, Secretário. Vereador Rodrigo Goulart, quer fazer uso da palavra?

O SR. RODRIGO GOULART - Obrigado, Presidente. Desculpa alterar a precedência.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Fique à vontade.

O SR. RODRIGO GOULART - Com certeza o nosso Presidente, agora Secretário, tem toda a precedência possível e necessária.

Com todo o respeito a todos, quero ressaltar a importância deste projeto e gostaria, aproveitando justamente a presença do Secretário – não é Secretário, não sei qual o seu cargo, Thiago -, mas hoje você representa...

O SR. THIAGO RUBIO SALVIONI - Subsecretário.

O SR. RODRIGO GOULART – Subsecretário. O Thiago é um grande parceiro e faz parte da competência dessa Secretaria, composta de pessoas como ele, como o Arellano.

Mas Thiago, você colocou o impacto dos próximos anos, de 25 a 30. Gostaria de pedir, não sei se você tem esse dado pronto, mas acho que é importante expor nessa audiência pública, o dado de vigência de dez anos dessa legislação. Seria de 2014 até o fim desse ano, agora, pelo menos a previsão até o fim do ano de 2024. Então os dez anos de vigência da legislação.

Percebemos uma discussão muito grande e importante sobre a questão do veículo 100% eletrificado, do veículo a hidrogênio. Sou defensor de uma tecnologia paulista que é a do híbrido *flex*. Já temos a opção, além do elétrico, também a questão do *flex*, com o uso, principalmente, do etanol.

Mas a importância de trazer, inclusive apresentada por uma das associações com todos os números - acho que essa preocupação não é só de uma das associações, mas também do

Vereador Marlon – essa questão dos *mild hybrids* é fundamental. E não dá para deixarmos uma discussão como essa passar nesse momento em que estamos justamente apresentando a prorrogação desse importante incentivo ao uso do veículo eletrificado e também ao uso do veículo a hidrogênio e de uma tecnologia que não vem colaborar, ou pelo menos, que saibamos ser importante, e que também quem é defensor dessa tecnologia, nos traga números ou dados, para que se apresente e prove, realmente, que o motor eletrificado, que esse motor elétrico não é capaz de locomover o veículo, e, por isso, qual é a importância que ele tem para a sociedade paulistana.

Eu acredito, sim, que é fundamental a prorrogação dessa política pública de incentivo no município de São Paulo, que foi pioneira em 2014 e que vem, juntamente com o Prefeito Ricardo Nunes, trazendo ainda mais esse olhar de sustentabilidade, da mesma forma como nos veículos do transporte público.

Claro, é importante e fundamental que a gente traga o impacto financeiro, mas, com certeza, como explicado pelo Secretário Nalini, há um impacto negativo também no orçamento da saúde e em tantos outros que são difíceis, inclusive, de mensurar. Mas é importante que haja toda essa discussão inclusive nas audiências públicas, porque temos muito conteúdo para, se necessário, aprimorar o projeto. Lembrando que o meu projeto, que eu abri para coautoria a toda Câmara, é apenas para prorrogação. A gente não está discutindo se devemos mudar as tecnologias, incluir algumas e excluir outras, mas a prorrogação. E aí, sim, para que a gente discuta uma melhora nessa política de incentivo, eu tenho certeza de que é fundamental essa prorrogação.

Então, fica esse meu questionamento ao Thiago – não sei se agora, mas eu um momento oportuno e breve – sobre uma proposta de um veículo totalmente elétrico até 2028, que eu acredito que a gente tenha que aprimorar, se for o caso, neste projeto que estamos discutindo agora, até porque não há tempo hábil, tempo regimental para que a gente consiga aprovar esse projeto até o fim do ano, que é o fim da vigência desta atual legislação.

Agradeço a V.Exa., Presidente, aos Secretários presentes e a todos que estão nos

REUNIÃO: 20949 DATA: 09/12/2024 FL: 15 DE 22

acompanhando e trabalhando nesse projeto.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Obrigado, Vereador Rodrigo Goulart.

Tem a palavra o Sr. Thiago, que solicitou a palavra.

O SR. THIAGO RUBIO SALVIONI – Sr. Presidente, só para não perder o fio e passar o dado solicitado pelo Vereador Rodrigo Goulart, nos dez anos de vigência do benefício, foram creditadas 6.071 devoluções do IPVA, que somam aproximadamente R\$ 11 milhões de reais. O que se percebe é que, naturalmente, esse número vem crescendo ao longo dos anos em relação à leitura das solicitações pagas em 2023.

No ano completo de 2023, foram 1.500 casos, o que soma R\$ 3,5 milhões de devolução; ou seja, vem numa crescente natural com a evolução da frota e também com o próprio conhecimento das pessoas de que há essa possibilidade. Observando os números, pela redação atual, percebe-se que, de um universo da ordem de 50 mil veículos que hoje fazem jus ao benefício na cidade, só no período de 2014 até aqui, foram cem mil pedidos. Portanto, há uma lacuna, talvez pelo desconhecimento da população e, conseqüentemente, o não aproveitamento do benefício por todos aqueles que poderiam se beneficiar do programa.

Lembrando que, no bojo do projeto, quando a gente faz a projeção de volume da renúncia de receita para os próximos anos, não levamos em consideração quantos pediram, mas sim o potencial máximo do benefício; ou seja, pelo lado fazendário, na pior das hipóteses, qual seria o número caso todos os beneficiários solicitassem o reembolso do IPVA. É com essa perspectiva que a gente atingiu o número do somatório dos próximos anos, até 2030, da ordem de R\$ 3,2 bilhões. É considerando o incremento da frota na cidade e também um cenário em todos fazem jus ao benefício o pedissem.

Feitas essas considerações, eu fico à disposição caso tenham mais algum questionamento em relação aos dados.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Obrigado, Sr. Thiago.

Tem a palavra o Vereador Rodrigo.

REUNIÃO: 20949 DATA: 09/12/2024 FL: 16 DE 22

O SR. RODRIGO GOULART – Presidente, eu imaginei até que esse levantamento fosse exatamente por isso, porque realmente o trabalho que nós temos que ter, Thiago, é exatamente por isto: porque é uma lei de incentivo ao uso. A ideia disso é que a gente aumente realmente, incrementalmente a frota de veículo eletrificado a hidrogênio dentro da frota dos veículos da cidade.

Então, se a gente atingir esses R\$ 3,2 bi que vocês colocaram nos próximos cinco anos, é exatamente isso. A política pública que está implementada nesta legislação, com certeza, foi atingida, mas até agora a gente não conseguiu - desde a chegar a esse montante, como você mesmo colocou, foram R\$ 11 milhões, se eu não me engano, em 10 anos. Então, acho que é importante que a gente deixe muito claro que esse impacto seria se todo essa projeção fosse alcançada.

Mas, então, que a gente discuta esse impacto para pensar no que realmente a gente quer nessa prorrogação e aí, se for o caso, uma alteração de qualquer outro elemento dessa legislação muito importante para a nossa cidade.

Muito obrigado, Thiago, transmita o nosso abraço aos amigos da Fazenda e a todos que nos assistem. Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Obrigado, Vereador Rodrigo.

Sra. Adriana solicitou a palavra.

A SRA. ADRIANA CAMARGO – Oi, boa tarde, eu agradeço ao Vereador Rubinho. Meu voto foi para você, inclusive, parabéns por ser reeleger.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Grato pela confiança.

A SRA. ADRIANA CAMARGO – Claro. Eu gostaria de fazer uma observação. Eu não li toda a lei, não tive a oportunidade ainda, mas, obviamente, que mirando o rapaz do orçamento, Thiago Salvioni, quando diz sobre a renúncia e etc. Eu queria saber como que estão os estudos para emplacar a eletricidade na frota de ônibus.

Isso, sim, vai trazer um ganho para a Prefeitura, enorme em economia de diesel, em economia da frota, frota nova, enfim, como que estão esses estudos?

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Vereador Marlon tem a palavra.

REUNIÃO: 20949 DATA: 09/12/2024 FL: 17 DE 22

O SR. MARLON LUZ – Obrigado.

Adriana, se me permite responder a sua questão. A cidade de São Paulo já adquiriu dois mil ônibus elétricos em substituição da frota. Lembrando que a frota de ônibus da cidade de São Paulo é de 12 mil ônibus, então dois mil já estariam sendo substituídos. E, agora, em recente visita do nosso Prefeito Ricardo Nunes, em Brasília, com o Presidente, foi liberada uma verba para a cidade de São Paulo adquirir mais e mais ônibus. Ou seja, a cidade de São Paulo está caminhando muito forte na eletrificação dos ônibus, que hoje usam diesel, que é bastante poluente. Acho que São Paulo está conseguindo mudar esse cenário com a eletrificação.

A SRA. ADRIANA CAMARGO – Sim, eu acredito nisso. Eu tenho acompanhado. No entanto, quando o pessoal do orçamento, coloca essa necessidade de avaliar a questão do gasto na renúncia, eu gostaria que houvesse uma compensação, um estudo da compensação sobre essa questão da eletrificação da frota de ônibus e não sobre mandar para o usuário, para o município a conta, que essa parte fácil, né?

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Obrigado, Sra. Adriana, acho que eu entendi o ponto.

Concordo com a senhora que é o que acaba acontecendo sempre: o repasse para o município, que acaba onerando a população. Eu vejo que há preocupação da Secretaria da Fazenda, na pessoa do Thiago, justamente, a compensação para não incidir em renúncia fiscal que é o lícito pela nossa legislação constitucional que, pessoalmente, eu acho que deveria ser revisto, inclusive, mas não temos, infelizmente, essa competência na esfera municipal, mas eu solicito à Secretaria da Fazenda que, se possível, atenda a solicitação da município para que a gente possa ter esse estudo de impacto na substituição da frota de ônibus para frota eletrificada, o que da minha leitura, também contribui bastante para a cidade, assim como a eletrificação dos veículos.

Perguntou se há mais algum inscrito.

Vereador Marlon tem a palavra.

O SR. MARLON LUZ – Gostaria de comentar, acho que o Vereador Goulart acabou

REUNIÃO: 20949 DATA: 09/12/2024 FL: 18 DE 22

fazendo as observações que eu tinha para fazer sobre a Fazenda, mas gostaria de adicionar que o incentivo do IPVA resulta numa maior aquisição de carros elétricos e com isso também o município ganha a cota parte do ICMS desses carros, que normalmente têm um valor bem acima da média, superando R\$ 150 mil reais um veículo elétrico.

Então, se por um lado a gente tem uma perda de receita, por outro tem uma entrada de receita de uma quota-parte do ICMS, assunto que a gente já discutiu na última audiência pública com o Thiago, que talvez os valores não sejam equivalentes, o ICMS é só uma vez, o IPVA é todo ano. Mas enfim, pelo menos um pouco do que está sendo considerado.

Sem mais, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Obrigado, Vereador Marlon.

O SR. RODRIGO GOULART – Sr. Presidente, desculpe mais uma intervenção.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Claro. Vereador Rodrigo tem a palavra.

O SR. RODRIGO GOULART – Apenas para lembrar que, depois da fala do Vereador Marlon, inclusive o Governador Tarcísio vetou numa época um projeto de lei sobre a isenção do IPVA para veículo elétrico, sendo que ele já protocolou na Assembleia Legislativa um novo projeto tratando sobre veículo a hidrogênio e veículo híbrido, não o 100% elétrico.

Então, há um projeto na Assembleia com previsão de votações ainda neste ano, para isenção total do IPVA. Não trataria somente da quota-parte, que é o que estamos discutindo aqui, mas também da isenção total para esse tipo de veículo. Eu não conheço tanto esse projeto, mas eu sei dessa discussão que está acontecendo na Assembleia.

Era só mais esse argumento para essa nossa política.

O SR. MARLON LUZ – Pela ordem, Presidente. Deixa eu fazer também um comentário sobre a fala do nosso colega Rodrigo Goulart.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Vereador.

O SR. MARLON LUZ – Tem esse projeto também na Alesp. Uma das coisas que me preocupa um pouco em relação ao Governo do Estado, embora o nosso Governador Tarcísio é um parceiro do MDB, dessa Prefeitura, um grande apoiador do nosso Prefeito Ricardo Nunes,

REUNIÃO: 20949 DATA: 09/12/2024 FL: 19 DE 22

mas às vezes eu percebo que algumas características das leis ou projetos de leis têm beneficiado um fabricante específico do estado de São Paulo, que é a Toyota. Adoro a Toyota, sou fã dos carros da Toyota, mas acho que tem que ter um pouco de cuidado, para que a gente, como legisladores, traga o melhor para a cidade e para o estado de São Paulo. É louvável a Toyota no estado de São Paulo produzindo seus carros, mas a gente também tem que pensar um pouco na amplitude das tecnologias e não se prender a uma tecnologia boa. Sim, é boa a tecnologia da Toyota, mas não se prender apenas à tecnologia da Toyota e sim em outras tecnologias que podem somar também no estado e no município de São Paulo.

Só queria fazer essa consideração também, obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Obrigado, Vereador Marlon. Seguindo agora pelas solicitações, a audiência acabou virando um debate. Não é a lógica, mas eu achei bastante interessante. Sr. Thiago Garcia solicitou a palavra.

O SR. THIAGO GARCIA – Sim. Gostaria de trazer apenas uma informação adicional e lembrar que a cidade de São Paulo também possui uma lei de incentivo, ou no caso, obrigatoriedade dos pontos de carregamento nas novas edificações, a Lei 17.336/2020, que foi sancionada pelo finado Prefeito Bruno Covas.

Então, faz todo o sentido o fato de nós mantermos o benefício aos veículos, principalmente *plug-in*, visto que a cidade de São Paulo já determina também o crescimento dessa infraestrutura, tanto em áreas residenciais como comerciais, e o fato de você ter um híbrido *plug-in* com o carregador na sua casa, no seu trabalho, nos pontos comerciais, fará com que mesmo esses veículos híbridos, que possuem um motor a combustão, estarão utilizando cada vez menos o combustível, aproveitando o máximo possível essas infraestruturas de recarga.

Vale lembrar que a cidade de São Paulo possui outra lei que faz todo o sentido a manutenção do benefício para os veículos *plug-in*. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Obrigado, Thiago. Eu só queria lembrar os presentes que nós temos 4 minutos para encerrar esta audiência. Sra. Adriana.

A SRA. ADRIANA CAMARGO – Eu gostaria de incluir naquele estudo que foi solicitado

REUNIÃO: 20949 DATA: 09/12/2024 FL: 20 DE 22

para a Secretaria de Finanças também o impacto da área de saúde, como falou o Secretário Nalini. Eu acho que é muito importante avaliar qual é o benefício que vai ter para a área da saúde, impactar no orçamento e na redução do imposto.

Era isso.

Obrigada, senhores.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Perfeito, Sra. Adriana, agradeço.

Solicito ao Sr. Thiago, por favor, o senhor tem a palavra.

O SR. THIAGO RUBIO SALVIONI - Vou ser bem breve. Só em relação à última fala do Vereador Marlon, porque ele nos trouxe um tema que já tinha sido colocado de uma forma muito precisa, na nossa audiência pública anterior, que é a eventual compensação que poderia ter com essa redução do IPVA, uma vez que poderia gerar um aumento na compra de veículos elétricos aqui na capital, aumentar a nossa cota-parte do ICMS, que são aqueles 25% do ICMS distribuídos pelo estado aos municípios. Eu não consegui colocar um estudo em pé, Vereador, mas liguei para o pessoal da Secretaria da Fazenda do Estado, porque eles têm essas informações muito melhores do que nós do município. Questionei sobre um eventual aumento de arrecadação do ICMS no município de São Paulo em relação as vendas feitas no município decorrente dessa migração para os veículos híbridos e elétricos. O retorno que eu tive foi que, em que pese a frota dos veículos elétricos e eletrificados esteja aumentando, a curva de crescimento da venda de veículos não está aumentando na mesma medida. O que isso depreende? Depreende que está tendo uma substituição, a pessoa vai comprar um carro, em vez de comprar um carro à combustão, acaba comprando um carro elétrico. Como, ao longo desses últimos anos, temos visto que o valor dos carros elétricos está ficando muito mais compatível e próximo dos veículos puramente à combustão, depreendemos que está tendo uma troca do veículo a combustão por veículos elétricos por diversos motivos, como o motivo do incentivo que nós estamos aqui discutindo. Então, não estamos observando um incremento no ICMS porque o número de carros que estão sendo vendidos, o valor desses carros vendidos, tendem a estar numa estabilidade. Só está tendo migração, em vez de comprarem um carro a

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

fls. 38

REUNIÃO: 20949 DATA: 09/12/2024 FL: 21 DE 22

combustão, compram carro com esses outros atributos. Também, tendo em vista que esses veículos elétricos, eletrificados, estão com valores mais compatíveis, porque quando olhamos para 2014, os valores eram muito superiores, hoje estão bem mais compatíveis. Então não está gerando um aumento na nossa cota-parte de ICMS decorrente do aumento da compra de veículos elétricos porque, na verdade, outros veículos estão deixando de ser comprados.

Um último dado: com base em tudo que falamos de números - e me desculpem a visão sempre de números da Fazenda - o Vereador Rodrigo Goulart questionou sobre quantos carros aproveitaram o benefício nos últimos 10 anos. Eu coloquei que foram 6 mil pedidos de devolução do IPVA, nos últimos 10 anos, sendo que em 2023 foram 1.500 pedidos. E nós já discutimos também os números que as próprias associações nos trouxeram, que o município tem hoje em torno de 50 mil veículos híbridos ou elétricos, eletrificados. Então, em 2023 só 1.500 pediram e hoje temos um universo de 50 mil. Então, isso gera duas reflexões: primeira, tem muita gente que poderia usar o benefício e não está usando; segunda, se a frota está crescendo de forma tão grande e só uma fração dessas pessoas está pedindo o benefício, outra reflexão: será que efetivamente esse incentivo é o que está motivando as pessoas a migrarem para os veículos elétricos? Ou é todo um contexto relacionado que extrapola em muito a questão da cota-parte do IPVA, que está fomentando o crescimento da frota dos veículos elétricos no município e que, necessariamente, esse movimento tende a continuar independente da manutenção e continuidade da devolução da cota-parte do IPVA no Município?

Então é só essa reflexão que eu gostaria de trazer aqui e também um retorno ao pedido do Vereador Marlon, que me foi feito na audiência passada.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Obrigado, Thiago.

Agradeço a todos os presentes pelas contribuições.

Nada mais havendo a ser tratado, dou por encerrada esta audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, e já fica o convite para a próxima audiência, que se iniciará na sequência.

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

REUNIÃO: 20949 DATA: 09/12/2024 FL: 22 DE 22

Tenham todos uma ótima tarde.