

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO - SGP2
SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

<u>PROJETO DE LEI</u>	01 - 0297 / 2011	DE	2011
-----------------------	------------------	----	------

<u>MATÉRIA LEGISLATIVA:</u>	PL 01 - 0297 / 2011	DE	16/06/2011
-----------------------------	---------------------	----	------------

<u>PROMOVENTE:</u>	VEREADOR	ANIBAL DE FREITAS FILHO
--------------------	----------	-------------------------

<u>EMENTA:</u>	DISPÕE SOBRE A CONCESSÃO DE BÔNUS DESTINADO A "INSPEÇÃO VEICULAR AMBIENTAL", COMO INCENTIVO À REDUÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO, NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO.
----------------	--

Processo da CCM nº 0297/2011 da Audiência Pública	AUDIÊNCIA PÚBLICA OBRIGATÓRIA Comissão <u>URB</u> data <u>07/05/2012</u> <u>URB</u> <u>23/05/2012</u>
--	--

ARQUIVADO EM / /

CHEFE DE SEÇÃO

USO EXCLUSIVO PARA PROTEÇÃO DE PROCESSO
DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

LIDO HOJE
AS COMISSÕES DE: 21 JUN 2011

Const., Just. e Leg. Particip.
Pol. Metrô e Meio Amb.
Transp., Transp., At. Econ., Tur. e Rec.
Finanças e Orçamento

PRESIDENTE

JOSÉ POLICE NETO

01 - PL
01- 00297/2011

Dispõe sobre a concessão de bônus destinado a "inspeção veicular ambiental", como incentivo à redução de acidentes de trânsito, no âmbito do município de São Paulo.

A Câmara Municipal de São Paulo D E C R E T A:

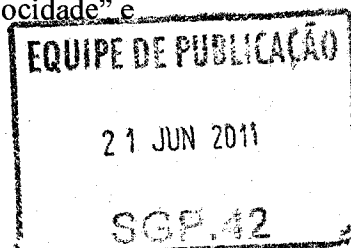
Art. 1º - Fica instituído, no âmbito do Município de São Paulo, o "bônus ambiental", a ser concedido à pessoa física ou jurídica proprietário(a) ou arrendatário(a) mercantil de veículo automotor registrado no DETRAN/SP, com o objetivo de reduzir acidentes de trânsito.

§ 1º - O bônus ambiental será concedido ao veículo automotor aprovado na inspeção veicular, que no período de janeiro a dezembro do ano anterior ao da inspeção veicular não tiver registrado nenhuma autuação por infração de trânsito por "excesso de velocidade" e "semáforo", no município de São Paulo.

§ 2º - O bônus ambiental referido neste artigo, corresponderá ao valor do preço público pago à empresa concessionária do serviço de inspeção veicular na cidade de São Paulo, criada pela Lei nº 11.733, de 27/03/1995, alterada pelas Leis nºs 12.157, de 9/08/1996 e, 14.714, de 17/04/2008, na data do agendamento de tal serviço.

Art. 2º - O bônus ambiental deverá ser pago ao proprietário(a) ou arrendatário(a) de veículo automotor, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias por solicitação deste, bastando declarar, sob as penas da lei, a inexistência de infração por "excesso de velocidade" e "semáforo" no período de janeiro a dezembro do ano anterior ao período anual da inspeção veicular obrigatória.

Art. 3º - A Prefeitura do Município de São Paulo poderá obter a confirmação a CET ou ao DETRAN/SP, sobre o não cometimento de infração por "excesso de velocidade" e "semáforo" para o período de concessão do bônus ambiental.



Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
2 a 3 e folha de informação
sob nº 4. 22.6.11
Ass: Ad

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

Folha nº 02 do anexo —
do proc. nº 01.297 de 20 11
ADELINA C. BELLOCHIO
Assistente Parlamentar
RF 100.406

Art. 4º - A solicitação do pagamento do bônus ambiental será efetivada no *site* da Prefeitura do Município de São Paulo, onde o beneficiário indicará uma agência bancária e nº da conta-corrente que deverá ser efetuado o crédito do valor correspondente ao bônus ambiental.

Parágrafo único – A Prefeitura Municipal de São Paulo, nos moldes do que foi feito para a devolução do preço pago pela inspeção veicular, adotará os mecanismos necessários para o pagamento do bônus ambiental ora criado.

Art. 5º - O Pagamento do bônus ambiental ora instituído, de caráter educativo, que tem como fato gerador a inexistência de multas de trânsito por excesso de velocidade e de semáforo, independente de estar o veículo licenciado e nem sujeito a quitação de quaisquer débitos do proprietário(a) ou arrendatário(a) relacionados com tributos municipais.

Art. 6º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta das dotações municipais próprias, suplementadas, se necessário.

Parágrafo único – Caberá ao Executivo a regulamentação da presente Lei no prazo de 30 (trinta) dias, a contar de sua vigência.

Art. 7º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões,



Anibal de Freitas.
Vereador

JUSTIFICATIVA

PL /2011

Folha nº <u>03</u> do anexo <u>—</u>
do proc. nº <u>01-297</u> de 20 <u>11</u>
ADELINA C. MATTOCHIO
Assistente Parlamentar
RF 100.406

O presente projeto de lei que visa a criação do “bônus ambiental” tem por finalidade promover a educação no trânsito para diminuir e até evitar acidentes de trânsito por “excesso de velocidade” e de “semáforo” na cidade de São Paulo.

Todos sabemos que numa cidade como São Paulo, com uma frota de veículos em torno de 7 milhões, a ocorrência de acidentes com vítimas ocupa o noticiário quotidiano da imprensa paulistana.

As autoridades responsáveis pela gestão e fiscalização do trânsito na cidade de São Paulo dão conta que dentre os principais motivos de ocorrências diárias de acidentes de trânsito, nos deparamos com “excessos de velocidade” e “semáforo”.

De outra parte, as autoridades e médicos do sistema de saúde, quer estadual, quer municipal, que atendem as vítimas de acidentes de trânsito, alertam sobre os custos do atendimento médico postos à disposição dessas vítimas, que acabam prejudicando os demais atendimentos médicos decorrentes de outras doenças.

É de conhecimento de todos que a municipalidade de São Paulo, ao instituir em 2008 a inspeção veicular obrigatória, se comprometeu a efetuar a devolução do preço cobrado pela concessionária de tal serviço, acabando por revogar essa devolução, atribuindo-a ao CONAMA. Portanto, é de se concluir que a criação do “bônus ambiental” não gera custos aos cofres públicos, pelo contrário, acabará provocando economia.

Além de incentivar a obediência aos limites de velocidade, que resulta na redução de acidentes de trânsito e em conseqüentes reduções de altíssimos custos hospitalares de responsabilidade do sistema único de saúde-SUS, este projeto de lei tem o condão de evitar o sofrimento de milhares de famílias de São Paulo e do Brasil.

Diante do exposto, solicito aos meus nobres pares desta casa de leis a aprovação do presente projeto de lei.

São Paulo, 10 de março de 2011

ANIBAL DE FREITAS FILHO



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 04

do processo nº 01-297 de 2011, 22, 6, 11 (a) Ad

Adelina Cicone Batocchio
Assistente Parlamentar
RF 100.406

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das
Proposituras

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

23.04.2011
Jader Augusto Pimenta
JADER AUGUSTO PIMENTA

Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo
SGP.22

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Seguem juntado(s) o(s) documento(s) de
fls. 05166, S.P. 08/08/11

Isis Duarte Rodrigues
Técnico Administrativo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

Folha 05
Proc. Nº 01-0297/11
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

PL Nº 0297/11

Realizada a pesquisa no APL (Banco de Dados da Câmara Municipal de São Paulo), no site www.prefeitura.sp.gov.br/legislacao, e no "site" www.planalto.gov.br, a respeito do assunto foi localizado o seguinte:

- Resolução do CONTRAN nº 84, de 19 de novembro de 1998, que estabelece normas referentes a Inspeção Técnica de Veículos;
- Resolução do CONAMA nº 418, de 25 de novembro de 2009, que dispõe sobre critérios para a elaboração de Planos de Controle de Poluição Veicular e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 11.733, de 27 de março de 1995, que dispõe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 12.157, de 09 de agosto de 1996, que introduz alterações no "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", instituído pela Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995;
- Lei Municipal nº 14.717, de 17 de abril de 2008, que altera a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, que dispõe sobre a criação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, bem como a Lei nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, que introduz alterações no referido Programa;
- Lei Municipal nº 14.933, de 05 de junho de 2009, que institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo (especialmente art. 6º e ss);
- Decreto nº 43.582, de 05 de agosto de 2003, que institui o Programa de Inspeção de Segurança Veicular, destinado a realização de vistoria obrigatória nos veículos e dá outras providências;
- Decreto nº 50.232, de 17 de novembro de 2008, que dispõe sobre o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso e dá outras providências;
- Decreto nº 52.118, de 07 de janeiro de 2011, que institui, na Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, a Comissão de Implantação e Execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Município de São Paulo;
- Portaria 147/2009, da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, que dispõe sobre o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso;
- Portaria 129/2010, da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, que dispõe sobre o objeto da inspeção anual de que trata o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha 06
Proc. Nº 01-09877
Iris Duarte Rodrigues
RF. 11.207

- PL 0106/11, do Vereador Chico Macena, que altera a lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, que dispõe sobre a criação do Programa de Inspeção e Manutenção de veículos em uso;

- PL 0149/11, do Vereador Salomão, que dispõe sobre o serviço de radares medidores de velocidade fixos e móveis no Município de São Paulo e dá outras providências.

Cópias dos textos acima indicados acompanham a presente informação.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 01.

São Paulo, 26 de julho de 2011.

Christiana S. Chebib

Christiana Samara Chebib
Procuradora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 244.472

Caio Marcelo de Carvalho Giannini

Caio Marcelo de Carvalho Giannini
Procurador Supervisor do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 55.289

RESOLUÇÃO Nº 84, DE 19 DE NOVEMBRO DE 1998.

Estabelece normas referentes a Inspeção Técnica de Veículos - ITV de acordo com o art. 104 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, resolve:

CAPÍTULO I

DA INSPEÇÃO TÉCNICA DE VEÍCULOS

Art. 1º A aprovação na inspeção de segurança prevista no art. 104 do Código de Trânsito Brasileiro é exigência obrigatória para o licenciamento de veículo automotor.

§ 1º A inspeção técnica de veículos tem por objetivo inspecionar e atestar as reais condições dos itens de segurança da frota em circulação e será executada conforme o disposto nesta resolução e seus anexos, observadas, ainda, as normas estabelecidas pela ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas.

§ 2º As informações obtidas na inspeção de que trata este artigo serão incorporadas ao Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM.

Art. 2º A inspeção técnica de veículos abrangerá:

I - Identificação do veículo :

- a. autenticidade da identificação e de sua documentação;
- b. legitimidade da propriedade;
- c. preservação das características de fábrica dos veículos e seus agregados.

II - Equipamentos obrigatórios e proibidos, constantes do Anexo I:

III - Sistema de sinalização:

- a) lanternas;
- b) luzes intermitentes de advertência;
- c) retro-refletores;

IV - Sistema de iluminação:

- a) faróis principais;
- b) faróis auxiliares;
- c) lanterna de iluminação de placa traseira;
- d) luzes do painel;

V - Sistema de freios:

- a) freios de serviço;
- b) freios de estacionamento;
- c) comandos;
- d) servofreio;
- e) reservatório do líquido de freio;
- f) reservatório de ar/vácuo;
- g) circuito de freio;

h) discos, tambores, pratos e componentes;

VI - Sistema de direção:

- a) alinhamento de rodas;
- b) volante e coluna;
- c) funcionamento;
- d) mecanismo, barras e braços;
- e) articulações;

Folha 01
Proc. Nº 01-2011
Isis Duarte
RF. 91.507

servodireção hidráulica;
g) amortecedor de direção;

VII - Sistema de eixo e suspensão:

- a) funcionamento da suspensão;
- b) eixos;
- c) elementos elásticos;
- d) elemento de articulação;
- e) elemento de regulação;

VIII - Pneus e rodas:

- a) desgaste da banda de rodagem;
- b) tamanho e tipo dos pneus;
- c) simetria dos pneus e rodas;
- d) estado geral dos pneus;
- e) estado geral das rodas ou aros desmontáveis;

IX - Sistemas de componentes complementares:

- a) portas e tampas;
- b) vidros e janelas;
- c) bancos;
- d) alimentação de combustível;
- e) estado geral da carroçaria;
- f) chassi e estrutura do veículo;

CAPÍTULO II

DA FORMA DA INSPEÇÃO

Art. 3º A forma detalhada das atividades das estações de inspeção será

estabelecida em manual de procedimentos, aprovado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

Art. 4º A Inspeção técnica de veículos será automatizada e informatizada e realizar-se-á em estações fixas ou móveis, exclusivamente equipadas para esta finalidade.

Parágrafo único. Não será admitida qualquer outra atividade nas estações de inspeções, notadamente aquelas concernentes a reparação, recondiçãoamento ou comércio de veículos, peças e acessórios automotivos.

Art. 5º Os defeitos constatados na inspeção técnica de veículos obedecerão à seguinte classificação:

I - DMG - "Defeito Muito Grave"

- defeito que coloque em risco a segurança do trânsito, sendo vedada a sua circulação até a comprovação do conserto em nova inspeção.

II - DG - "Defeito Grave"

- defeito que põe em risco a segurança do trânsito, devendo ser observados os cuidados para circulação até a realização de nova inspeção em prazo fixado pelo poder concedente.

III - DL - "Defeito Leve"

- defeito que não provoca risco à segurança do trânsito, sendo autorizada a circulação para conserto.

Art. 6º A aprovação na inspeção técnica de veículos será comprovada perante os órgãos estaduais de trânsito por meio de relatório de inspeção e do selo de controle, de acordo com modelo, forma e condições definidos pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

Parágrafo único. A inspeção realizada em qualquer das estações terá validade em todo território nacional.

Art. 7º Todas as máquinas, equipamentos e instrumentos utilizados nos serviços de inspeção serão aferidos periodicamente pelo Instituto Nacional de Metrologia Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO, conforme critérios estabelecidos em ato específico pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

CAPÍTULO III

DA PERIODICIDADE

Art. 8º A Inspeção técnica de veículos será realizada nos termos desta Resolução, observando-se, em qualquer hipótese, o seguinte:

I - A Inspeção será obrigatoriamente realizada em veículos com mais de três anos da fabricação cadastrados no RENAVAM.

II - A Inspeção terá a seguinte periodicidade:

- a) semestral para os veículos destinados ao transporte de escolares;
- b) anual para os demais veículos.

III - No primeiro ano da inspeção a reprovação do veículo dar-se-á nas seguintes condições:

- a) quando constatada a existência de Defeito Muito Grave - DMG e
- b) quando constatada a existência de Defeito Grave - DG, no sistema de freios e nos equipamentos obrigatórios e proibidos.

IV - No segundo ano da inspeção a reprovação dar-se-á nas seguintes situações:

- a) na constatação de qualquer defeito relacionado no inciso anterior e
- b) quando constatado Defeito Grave - DG, nos sistemas de direção, pneus e rodas.

V - A partir do terceiro ano de inspeção serão reprovados aqueles veículos que apresentarem qualquer defeito classificado como Defeito Muito Grave - DMG e Defeito Grave - DG.

Art. 9º Em todas as etapas do cronograma de reprovação, os casos de DL - Defeito Leve, deverão ser comunicados ao proprietário do veículo para a respectiva reparação.

Parágrafo único. Ficam dispensados de realizar a inspeção, os veículos de coleção e as viaturas militares.

Art. 10 As informações obtidas na Inspeção técnica de veículos pertencem e são de responsabilidade do Poder concedente.

Art. 11 O proprietário do veículo que não atender as condições de segurança relacionadas nesta Resolução fica sujeito às sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro-CTB.

CAPÍTULO IV

DAS ESTAÇÕES DE INSPEÇÃO

Art. 12 A estação de inspeção deverá ser convenientemente dimensionada e guardar relação com a frota alvo de veículos a ser inspecionada, de modo a garantir a qualidade e a eficiência dos serviços prestados aos proprietários dos veículos, atendendo aos seguintes requisitos:

I - dispor de arranjo organizacional e sistema administrativo-operacional que permita seja a inspeção executada no limite de tempo fixado pelo manual de procedimentos;

II - possuir local adequado para estacionamento de veículos, onde seu funcionamento não implique prejuízo ao tráfego em suas imediações;

III - dispor de área administrativa para funcionamento dos serviços de apoio às inspeções e área de atendimento aos clientes que garanta seu conforto e segurança;

IV - apresentar distribuição racional de equipamentos que dispense manobras para correção do posicionamento dos veículos durante a inspeção;

Parágrafo único. O conjunto de estações de cada lote, deverá estar capacitado a prestar os serviços de inspeção para todos os grupos de veículos (automóvel, caminhonete, camioneta, motocicleta, microônibus, ônibus, caminhão e reboque).

CAPÍTULO V

DA HABILITAÇÃO DOS INSPETORES TÉCNICOS DE VEÍCULOS

Art. 13 As inspeções serão realizadas por profissionais regularmente habilitados, conforme estabelecer o órgão máximo executivo de trânsito da União.

Art. 14 O inspetor técnico de veículos para atuar em uma estação deve atender aos seguintes requisitos:

- a) possuir carteira nacional de habilitação;
- b) ter escolaridade mínima de segundo grau técnico completo em

Folha 10
Proc. Nº 1-300/11
Sis Duendes
RF. 11.20

automobilística ou segundo grau técnico completo em mecânica ou experiência comprovada no exercício de função na área mecânica de veículos automotores por um ano, no mínimo;

c) ter concluído curso preparatório para Inspetor técnico de veículo;

d) não ser proprietário, sócio ou funcionário de empresa que realize reparação, recondicionamento ou comércio de peças de veículos;

Parágrafo único. A avaliação da qualificação técnica será realizada mediante exame de conhecimentos teóricos e práticos, de acordo com procedimentos estabelecidos pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

CAPÍTULO VI

DA ADMINISTRAÇÃO DO SISTEMA

Art. 15 Fica estabelecido, nos termos do inciso I do art.12 do Código de Trânsito Brasileiro, que o órgão máximo executivo de trânsito da União realizará as inspeções mediante contratação pelo processo licitatório, sob regime de concessão e por prazo determinado, de empresas com capacidade e tecnologia comprovada para atender aos requisitos e especificações exigidas.

Parágrafo único. O procedimento licitatório será regido pela Lei nº 8.666/93 e observará a Lei nº 8.987/95, que dispõe sobre o regime de concessão de serviços públicos.

Art. 16 A licitação observará os princípios constitucionais e legais e as disposições desta Resolução, em especial:

I - a finalidade do certame é, por meio de disputa entre os interessados, escolher quem possa executar o serviço no regime público com eficiência, segurança e tarifas razoáveis;

II - a minuta do instrumento convocatório será submetida a consulta pública prévia;

III - as qualificações técnico-operacionais ou profissional e econômico-financeira, bem como as garantias da proposta e do contrato, exigidas indistintamente dos proponentes, deverão ser compatíveis com o objeto e proporcionais a sua natureza e dimensão;

IV - o interessado deverá comprovar situação regular perante as Fazendas Públicas e a Seguridade Social;

V - a participação de consórcio, que se constituirá em empresa antes da outorga da concessão, será sempre admitida;

VI - o julgamento atenderá aos princípios de vinculação ao instrumento convocatório e comparação objetiva;

VII - os fatores de julgamento poderão ser, isolados ou conjuntamente, os de menor tarifa, maior oferta pela outorga, melhor qualidade dos serviços e melhor atendimento da demanda, respeitado sempre o princípio da objetividade;

Art. 17 Não poderá participar da licitação ou receber outorga de concessão a empresa proibida de licitar ou contratar com o Poder Público ou que tenha sido declarada inidônea.

Art. 18 No edital de licitação, que deverá ser elaborado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, e no contrato de prestação de serviços de inspeção técnica de veículos, constarão:

I - O número e características dos lotes por estado, a densidade demográfica e a frota de veículos.

II - A característica principal do sistema centralizado com a garantia de uniformidade dos seguintes itens:

a. padrão tecnológico dos instrumentos do sistema;

b. procedimentos de manutenção dos equipamentos;

c. a centralização dos dados (resultados das inspeções e registro sistemáticos das calibrações) e sua capacidade de armazenamento.

III - Comprovação de experiência e aptidão para o desempenho de atividades objeto da licitação, mediante atestado(s) emitido(s) por Pessoa Jurídica de Direito Público ou Privado, nacional ou estrangeira, que comprove(m) a execução de serviços de inspeção em quantidade e prazos, devidamente registrados nas entidades competentes, demonstrando que o licitante possui tecnologia (*know-how*) de inspeção de veículos.

IV - Certificação pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO, de que os equipamentos atendem aos requisitos estabelecidos nesta Resolução;

V - Deter nível de informatização que permita o acompanhamento do registro e dos dados armazenados de todas as inspeções realizadas, além de ligação eletrônica com o órgão máximo executivo de trânsito da

Folha 11
Proc. Nº 07-0005
Trib. Superior do Trabalho
1996
11.207

União;

VI - O limite mínimo e o máximo da participação de empresas na concessão e a distribuição dos lotes por região.

Art. 19º O valor dos serviços de inspeção deverá obedecer a uma política uniforme para todo território nacional, inclusive no que diz respeito aos serviços de inspeção de retorno (reinspeção).

§ 1º As tarifas serão fixadas no contrato de concessão, conforme edital ou proposta apresentada na licitação.

§ 2º Do valor cobrado pelos serviços de que trata esta Resolução parte será destinada ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET e aos órgãos executivos de trânsito do Estado e do Distrito Federal, que serão aplicados exclusivamente em benefício do sistema, obedecendo a seguinte distribuição:

- o 5% (cinco por cento) para o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET.
- o 10% (dez por cento) para o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal da área de sua localização.

§ 3º Do valor pago pela outorga serão destinados 2/3 (dois terços) para os Estados e o Distrito Federal e 1/3 (um terço) para a União.

Art. 20 O contrato de concessão indicará:

- I - objeto, área e prazo da concessão;
- II - modo, forma e condições da prestação do serviço;
- III - o valor devido pela outorga, a forma e as condições de pagamento;
- IV - as condições de prorrogação, incluindo os critérios para fixação do valor;
- V - as tarifas a serem cobradas dos usuários e os critérios para seu reajuste e revisão;
- VI - a forma da prestação de contas e da fiscalização;
- VII - a obrigação de manter, durante a execução do contrato, todas as condições de habilitação exigidas na licitação;

VIII - as sanções;

IX - o foro e o modo para a solução extrajudicial das divergências contratuais.

Parágrafo único - O contrato será publicado resumidamente no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia.

Art. 21 A concessão somente poderá ser outorgada a empresa constituída segundo as leis brasileiras, com sede e administração no país, criada para explorar exclusivamente os serviços de inspeção técnica de veículos, objeto da outorga, sujeitando-se aos riscos empresariais, remunerando-se pela cobrança de serviço dos usuários e respondendo diretamente por suas obrigações e pelos prejuízos que causar.

§ 1º A participação na licitação de quem não atenda ao disposto neste artigo será condicionada ao compromisso de adaptar-se ou constituir-se em empresa com as características adequadas, antes da celebração do contrato.

§ 2º Nenhuma empresa concessionária poderá explorar mais do que 10% do mercado nacional de inspeção técnica de veículo nem tampouco participar de sociedade de outra empresa que explore o mesmo ramo.

§ 3º A cisão, a fusão, a transformação, a incorporação, a redução do capital da empresa ou a transferência do controle societário do concessionário apenas será permitida se não for prejudicial à concorrência, não colocar em risco a execução do contrato e não ofender as normas gerais de proteção à ordem econômica.

§ 4º Não será admitida a subcontratação dos serviços objeto da licitação, podendo entretanto ser feita a contratação dos seguintes serviços acessórios : a) construção civil e instalações correlatas; b) reformas e ampliações; c) manutenção preventiva e corretiva de equipamentos; d) instalações; controle de qualidade e auditoria, administrativa e financeira; segurança, limpeza e correlatos.

§ 5º Não será admitida a simples transferência de tecnologia dos serviços executados pelas empresas contratadas para a realização da Inspeção Técnica de Veículos, devendo o detentor do *know-how* participar com pelo menos 20% do capital votante da empresa.

Art. 22 O prazo de concessão será de 10 (dez) anos, permitida a sua renovação por igual período, desde que a concessionária tenha cumprido regularmente as condições da concessão, manifeste expresso interesse, pelo menos 15 (quinze) meses antes do advento do termo contratual, e efetue o pagamento do valor pago pela outorga, atualizado monetariamente de acordo com os índices oficiais.

§ 1º A concessão será extinta por:

- I - advento do termo contratual;
- II - encampação;
- III - caducidade;
- IV - rescisão;
- V - anulação;
- VI - falência ou extinção da empresa concessionária.

§ 2º Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

§ 3º Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, procedendo-se aos levantamentos, avaliações e liquidações necessários.

§ 4º A assunção do serviço autoriza a ocupação das instalações e a utilização, pelo Poder concedente, de todos os bens reversíveis.

§ 5º Nos casos previstos nos incisos I e II do § 1º deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma dos arts. 36 e 37 da Lei n.º 8.987/95, excluído o valor pago pela outorga.

Art. 23 A reversão no advento do termo contratual far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido.

Art. 24 Considera-se encampação a retomada do serviço pelo poder concedente durante o prazo da concessão, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica e após prévio pagamento da indenização, na forma do artigo anterior.

Art. 25 - A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27 da Lei nº 8.987/95 e as normas convencionadas entre as partes.

§ 1º A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo poder concedente

quando:

I - o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

II - a concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;

III - a concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;

IV - a concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;

V - a concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;

VI - a concessionária não atender a intimação do poder concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço; e

VII - a concessionária for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.

§ 2º A declaração da caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação da inadimplência da concessionária em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 3º Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no § 1º deste artigo, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.

§ 4º Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por ato do Poder concedente, independente de indenização prévia, calculada no decurso do processo.

§ 5º A indenização de que trata o parágrafo anterior será devida na forma do art. 36 da Lei nº 8.987/95 e do contrato, descontado o valor das multas contratuais, dos danos causados pela concessionária e a importância paga pela outorga, devidamente atualizada.

§ 6º Declarada a caducidade, não resultará para o Poder concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária.

Art. 26 O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da

13
Folha
Proc. Nº 01-00111
11/2007

concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no caput deste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado.

Art. 27 O Poder concedente poderá intervir na concessão, com o fim de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

Parágrafo único. A intervenção far-se-á por ato do Poder concedente, que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida.

Art. 28 Declarada a intervenção, o poder concedente deverá, no prazo de trinta dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidades, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 1º Se ficar comprovado que a intervenção não observou os pressupostos legais e regulamentares será declarada sua nulidade, devendo o serviço ser imediatamente devolvido à concessionária, sem prejuízo de seu direito à indenização.

§ 2º O procedimento administrativo a que se refere o caput deste artigo deverá ser concluído no prazo de até cento e oitenta dias, sob pena de considerar-se inválida a intervenção.

Art. 29 Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à concessionária, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 30 O órgão máximo executivo de trânsito da União adotará as providências para as instalações obrigatórias das estações de inspeção.

Art. 31 Os veículos em circulação terão suas condições de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção de acordo com a forma e periodicidade estabelecidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA.

Art. 32 A inspeção prevista no inciso III do art. 22 de Código de Trânsito

Brasileiro, será integrada ao Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAL, organizado e mantido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

Art. 33 A delegação para a realização de vistorias de veículos, prevista no inciso III do art. 22 do CTB, dar-se-á, somente, nos seguintes casos :

I - Para o cumprimento das disposições constantes da Resolução nº 05/98 – CONTRAN;

II - Para a realização, por amostragens em rodovias e nas áreas urbanas, quando autorizados pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

Art. 34 Ficam estabelecidos, a seguir, os conceitos de inspeções e vistorias de veículos.

I - Entende-se por Inspeção técnica de veículos - ITV:

- a. a realização de inspeção quanto as condições de segurança do veículo, de forma automatizada e informatizada, em estações fixas ou móveis exclusivamente equipadas para esta finalidade; e
- b. a prestação de serviço por empresas especializadas contratadas mediante processo licitatório no regime da concessão;

II - Entende-se por vistoria de veículos:

- a. a execução das atividades previstas na Resolução nº 05/98 – CONTRAN e
- b. a verificação do veículo feita pelo agente da autoridade de trânsito, por amostragem, nas rodovias e nas vias urbanas, observando os itens constantes da Resolução nº 14/98 – CONTRAN.

III - Entende-se por Inspeção de Segurança Veicular:

A prestação de serviços por entidades credenciadas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO e homologadas pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, com as seguintes atividades:

- a realização de inspeção nos casos de alteração ou substituição de componentes de segurança do veículo;
- certificação nas situações de modificações ou transformações da estrutura original de fábrica;

folha 14
Proc. Nº 01-000111
Ar. 35. 11.207

- inspeção quanto a conversão de motores de veículos;
- certificação nos casos de envolvimento do veículo em acidentes com danos de média e grande monta.

Art. 35 Todo processo de inspeção técnica de veículos será submetido a auditoria, por instituições credenciadas, nos termos da lei, pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

Art. 36 O funcionamento das estações de inspeção obedecerá às normas estabelecidas nesta Resolução bem como deverá respeitar o manual de procedimentos e a regulamentação do órgão máximo executivo de trânsito da União.

Art. 37 O órgão máximo executivo de trânsito da União fará publicar, previamente ao edital de licitação, ato justificando a conveniência da outorga de concessão, caracterizando seu objeto, área e prazo, conforme exige o art. 5º da Lei nº 8.987/95.

ANEXO I

Método pelo qual deverá ser feita a inspeção, de acordo com a classificação dos defeitos :

1 - Identificação do Veículo :

ITEM	DL	DG	DMG
Informações do CRLV			

. Não coincidência da marca, modelo ou cor do veículo			X
. Não coincidência do número VIN			X
. Não coincidência do ano de fabricação ou versão do veículo		X	
. Não coincidência dos caracteres da placa			X
. Não existência de placa dianteira	X		
. Não existência de placa traseira		X	
. Combustível não conforme		X	
. Caracteres do número VIN não legíveis ou não conformes			X
. Caracteres não legíveis ou cor e/ou estado geral da(s) placa(s) não conformes		X	
. Fixação inadequada da placa	X		
. Fixação inadequada do lacre			X
. Inexistência ou não conformidade de inscrições, quando obrigatórias		X	
. Existência de inscrição de restrição (documentação/prontuário)			X
Características do veículo			
. Alteração não autorizada			X

2 - Equipamentos Obrigatórios

	DL	DG	DMG
Pára-choques			
. Dimensões/posição não regulamentares ou não existência (dianteiro)	X		
. Dimensões/posição não regulamentada ou não		X	

5
Folha
Proc. Nº 00.000.000

Existência			
(traseiro)			
. Fixação deficiente (dianteiro e/ou traseiro)		X	
. Excessivamente deformados ou apresentados saliências		X	
cortantes			
. Pintura não regulamentar do pára-choque traseiro (Caminhões, reboques e semi-reboques)	X		
Espelhos Retrovisores			
. Inexistente, quando obrigatório		X	
. Danificado ou com visibilidade deficiente		X	
. Fixação ou ajuste deficiente	X		
Limpador e lavador de pára-brisa			
. Inexistência de limpador(es)		X	
. Funcionamento deficiente	X		
. Fixação/Conservação deficiente	X		
. Limpadores/lavadores não conformes	X		
Pára-sol			
. Inexistente	X		
. Fixação/regulagem deficiente	X		
Velocímetro			
. Inexistente		X	
. Integridade aparente deficiente	X		
. Não funciona (facultativo, a critério do poder concedente)		X	

Buzina			
. Inexistente	X		
. Funcionamento deficiente	X		
	DL	DG	DMG
Cinto de Segurança			
. Conservação deficiente	X		
. Qualidade insuficiente		X	
. Fixação funcionamento deficiente			
. Fechos inoperantes		X	
. Tipo não conforme com ano de fabricação	X		
Extintor de Incêndio			
. Inexistente	X		
. Capacidade e tipo não adequados ao veículo	X		
. Conservação deficiente	X		
. Lacre e/ou selo inexistente ou não conforme	X		
. Fixação deficiente ou localização não adequada		X	
. Pressão abaixo da recomendada	X		
. Validade Vencida	X		
Triângulo de Segurança			
. Inexistente	X		
. Tipo/Conservação deficiente	X		
Ferramentas			
. Inexistente, quando obrigatórias	X		
. Conservação deficiente	X		
Estepe			

Não conforme	X		
Inexistente, quando obrigatório	X		
Conservação/fixação deficiente	X		
Protetores de Rodas Traseiras dos Caminhões			
. Inexistente, quando obrigatório	X		
. Fixação/Conservação deficiente	X		
Cinto de Segurança da Árvore de Transmissão			
. Inexistente, quando obrigatório	X		
. Fixação/Conservação deficiente	X		
	DL	DG	DMG
Lacres da Bomba Injetora			
. Inexistente ou adulterados	X		
Detetor de Radar			
. Existência	X		
Rodas fora do Limite			
. Existência de uma ou mais rodas que se sobressaíam à carroçaria	X		
Tanque Suplementar não Regulamentado			
. Existência	X		

Farol Traseiro			
. Existência do farol dirigido para trás	X		
Luzes intermitentes de sinalização de veículo de socorro			
. Existência de luzes intermitentes de sinalização de teto em veículo, não autorizada e/ou em cor não adequada	X		
Vidros			
. Existência de película aplicada por sobre um ou mais vidros do veículo	X		
. Existência de pára-brisa não laminado em veículo com data de fabricação a partir de 1991	X		
. Não conforme	X		

3 - Sistema de Sinalização

	DL	DG	DMG
Lanternas Indicadoras de direção			
. Uma não funciona	X		
. Duas ou mais não funcionam		X	
. Comutação deficiente	X		
. Frequência Irregular	X		
. Visualização deficiente		X	
. Conservação deficiente	X		
. Cor não regulamentada		X	
. Fixação deficiente	X		
. Posicionamento não regulamentado		X	

Lanternas indicadoras de posição			
. Uma não funciona	X		
. Duas ou mais não funcionam		X	
. Interruptor com atuação deficiente	X		
. Visualização deficiente		X	
. Conservação deficiente	X		
. Cor não regulamentada		X	
. Fixação deficiente	X		
. Posicionamento não regulamentado		X	
Lanternas de Freio			
. Uma não funciona	X		
. Duas não funcionam		X	
. Visualização deficiente		X	
. Conservação deficiente	X		
. Cor não regulamentada		X	
. Fixação deficiente	X		
. Posicionamento não regulamentado		X	
Lanterna de freio elevada (quando existente)			
. Funcionamento não conforme		X	
. Cor não regulamentada		X	
. Fixação deficiente	X		
. Localização não regulamentada	X		
	DL	DG	DMG
Lanternas de marcha a ré			
. Funcionamento deficiente	X		
. Cor não regulamentada		X	

. Conservação deficiente	X		
. Fixação deficiente	X		
. Posicionamento não regulamentado	X		
Lanternas delimitadoras e lanternas laterais			
. Inexistente, quando obrigatórias		X	
. Uma não funciona	X		
. Duas ou mais não funcionam		X	
. Conservação deficiente	X		
. Cor não regulamentada		X	
. Fixação deficiente	X		
. Posicionamento não regulamentado		X	
Luzes intermitentes de advertência (quando obrigatórias)			
. Funcionamento deficiente		X	
Retrorefletores			
. Inexistentes, quando obrigatórios		X	
. Conservação/fixação deficiente	X		

4 - Sistema de Iluminação

	DL	DG	DMG
Faróis principais			
. Um ou mais não funcionam adequadamente		X	
. Conservação dos faróis e/ou superfícies refletoras deficientes	X		
. Comutação alta/baixa inoperante	X		

18
Folha
Proc. Nº 01-209722

Contra-Resoluções

Contra-Resolução emitida não regulamentada	X		
Farol desregulado	X		
Facho baixo com ofuscamento	X		
Fixação deficiente	X		
. Aplicação de pinturas ou películas sobre as lentes	X		
Faróis de neblina (uso facultativo)			
. Só um funciona	X		
. Conservação/fixação deficiente	X		
. Quantidade/localização/cor não regulamentada		X	
. Desregulado		X	
. Acionamento dos faróis não independente dos demais		X	
Faróis de longo alcance (uso facultativo)			
. Só um funciona	X		
. Conservação/fixação deficiente	X		
. Quantidade/localização/ cor não regulamentada		X	
. Desregulado		X	
. Acionamento independente da luz alta		X	
Lanterna de iluminação da placa traseira			
. Funcionamento deficiente	X		
. Conservação deficiente	X		
. Cor não regulamentada	X		
. Localização não conforme	X		
Luzes do painel			
. Funcionamento deficiente : iluminação do painel ou luzes piloto	X		

5 - Sistema de Freios

	DL	DG	DMG
Comandos			
. Fixação inadequada		X	
. Curso excessivo ou retorno lento do pedal do freio de serviço	X		
. Pedal não mantém posição após acionado		X	
. Curso/folga excessiva do comando do freio de estacionamento	X		
. Trava do freio de estacionamento inoperante		X	
. Cabo do freio de estacionamento deteriorado		X	
Servofreio			
. Conservação deficiente	X		
. Funcionamento deficiente		X	
Reservatório do líquido de freio			
. Conservação deficiente	X		
. Falta de estanqueidade		X	
. Nível do líquido insuficiente		X	
. Fixação deficiente		X	
Reservatório de ar/vácuo			
. Fixação/conservação deficiente		X	
. Tempo de enchimento inadequado		X	
Circuito de freio (tubulações, cilindro-mestre, manômetros, válvulas e servomecanismo)			

Conservação/fixação deficiente		X	
Falta de estanqueidade		X	
Válvula(s) danificada(s)		X	
Manômetro inoperante ou danificado		X	
Discos, freios a disco, freio a tambor e componentes			
Conservação/fixação deficiente		X	

6 - Sistema de Direção

	DL	DG	DMG
Alinhamento das rodas dianteiras			
Desalinhamento entre 7m/km e 12m/km	X		
Desalinhamento superior a 12m/km		X	
Volante e coluna			
Folga entre 1/8 e 1/4 de volta do volante	X		
Folga superior a 1/4 de volta do volante		X	
Conservação inadequada	X		
Volante não conforme ou com fixação deficiente		X	
Folgas radiais excessivas		X	
Funcionamento			
Funcionamento irregular		X	
Esforço excessivo para girar o volante	X		
Mecanismo, barras e braços			
Conservação inadequada		X	
Reparação inadequada		X	
Fixação deficiente do mecanismo de direção		X	
Presença de trincas ou rachaduras nas barras ou		X	

braços			
Presença de deformações e/ou sinais de soldagem		X	
Articulações			
Conservação inadequada		X	
Reparação inadequada		X	
Folgas/desgastes excessivos		X	
Deformação/Sinais de soldagem		X	
Servodireção hidráulica (quando existente)			
Vazamento de líquido no sistema hidráulico		X	
Correias em mau estado ou má esticadas	X		
Fixação dos flexíveis deficientes		X	
Amortecedor de direção			
Vazamento de óleo	X		
Conservação/fixação deficiente	X		

7 - Sistema de eixo e suspensão

	DL	DG	DMG
Funcionamento da Suspensão			
Uma ou mais rodas com índice de transferência de peso menor que 15%		X	
Desequilíbrio superior a 30%		X	
Desequilíbrio entre 15% e 30%	X		
Eixos			
Conservação/Fixação deficiente		X	
Folgas excessivas		X	

Proc. Nº 01-0977/11

Soldagens não recomendadas	X		
Elementos elásticos (molas)			
. Conservação/fixação deficiente	X		
. Com deformação permanentes	X		
. Com modificações das características originais		X	
. Com folgas excessivas		X	
Elementos absorvedores de energia (amortecedores)			
. Conservação/fixação deficiente		X	
. Vazamentos do fluido dos amortecedores		X	
Elementos estruturais (braços, suportes e tensores)			
. Conservação/fixação deficiente		X	
. Folgas excessivas		X	
. Soldagens não recomendadas		X	

8 - Pneus Rodas

	DL	DG	DMG
Desgaste da banda de rodagem			
. Um ou mais pneus com profundidade de sulco menor que 1,6 mm em qualquer parte do pneu		X	
Tamanho e tipo dos pneus			
. Em desacordo ao especificado ou não homologado		X	
Simetria dos pneus e rodas			
. Pneus e/ou rodas diferentes no mesmo eixo		X	
. Montagem simples e dupla no mesmo eixo		X	

Estado geral dos pneus			
. Existência de hérnias ou bolhas		X	
. Existência de cortes ou quebras com exposição dos cordões		X	
. Existência de separação da banda de rodagem		X	
Estado geral e fixação das rodas ou aros desmontáveis			
. Falta de um ou mais elementos de fixação por roda		X	
. Amassamentos que comprometam a fixação da roda e/ou ocasionem perda de ar		X	
. Existência de trincas		X	
. Rodas recuperadas ou com solda		X	
. Empenamento acentuado		X	
. Corrosão acentuada		X	

9 - Sistema de componentes complementares

	DL	DG	DMG
Portas e tampas			
. Porta(s) e/ou tampa(s) com componentes corroídos ou deteriorados	X		
. Tampa(s) com deficiências de abertura e/ou fechamento	X		
. Porta(s) com deficiências de abertura e/ou fechamento		X	
. Dupla posição de bloqueio das portas inoperante	X		
Vidros e janelas			

Folha 21
 Proc. Nº 21-093711-1
 21-093711-1

Ausência de vidro(s)		X	
Vidro(s) com fissuras ou outras deficiências	X		
Vidro(s) ou película(s) não regulamentado(s)		X	
Sistema de acionamento dos vidros inoperante	X		
Bancos			
. Estrutura comprometida/Fixação deficiente – bancos dos passageiros	X		
. Estrutura comprometida/Fixação deficiente – bancos dos passageiros – veículos de transporte coletivo		X	
. Estrutura comprometida/Fixação deficiente–banco condutor		X	
. Funcionamento deficiente das travas do assento e/ou encosto do banco do condutor		X	
Sistema de alimentação de combustível			
. Vazamento (combustível líquido)		X	
. Vazamento (combustível gasoso)			X
. Conservação/fixação deficiente		X	
. Não existência da tampa do reservatório		X	
Sistema de exaustão de gases			
. Corrosão acentuada	X		
. Fuga de gases		X	
. Fixação deficiente	X		
Sistema de engate entre o veículo trator e o reboque e o			

semi reboque			
. Conservação/fixação deficiente, onde visível		X	
	DL	DG	DMG
Carroçaria			
. Corrosão acentuada ou trincas que comprometam a estrutura		X	
. Deformações com saliências constantes		X	
Instalação elétrica e bateria			
. Conservação elétricas entre o veículo trator e o reboque ou semi-reboque deficientes		X	
. Conservação ou posicionamento inadequados/fixação deficiente		X	
Chassi / estrutura do veículo			
- Presença de fissuras, corrosão ou deformações acentuadas		X	

ANEXO II

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito desta Resolução adotam-se as seguintes definições das Inspeções Técnicas de Veículos:

- 1 - Estação de Inspeção: instalação física, fixa ou móvel, dotada de equipamentos, pessoal qualificado e sistema que permite a realização de inspeções de segurança veicular da frota circulante.
- 2 - Linha de Inspeção: conjunto de equipamentos e pontos de inspeção visual, dispostos em linha, para realização de inspeção de segurança veicular de forma seqüencial. Uma estação de inspeção pode possuir mais de uma linha de inspeção, podendo estas serem para veículos leves, veículos pesados, motocicletas e assemelhados, ou combinando dois ou mais tipos de veículos em uma mesma linha (linha mista).
- 3 - Inspeção: processo de avaliação de um veículo, visando verificar suas condições de segurança, para que seja permitida, ou não, sua circulação em vias públicas. Tal avaliação deve ser realizada em estações de inspeção, com o veículo apresentando-se em condições de limpeza, que possibilitem a observação da estrutura, sistema, componentes e identificação. Na inspeção, o veículo não pode transportar ninguém além do condutor. Toda a inspeção deve ser realizada por inspetores qualificados e habilitados e equipamentos calibrados. Durante a inspeção, não pode ser desmontado nenhum componente do veículo.
- 4 - Inspeção Visual: avaliação feita através da observação visual e da atuação sobre determinados comandos e componentes do veículo, verificando seu funcionamento adequado ou se existem ruídos, vibrações anormais, folgas excessivas, desgastes, trincas, vazamentos ou qualquer outra irregularidade que possa provocar uma condição de perigo em sua circulação.
- 5 - Inspeção Mecanizada: avaliação realizada com o auxílio de equipamento específico, que determina, através de medida, a condição de desempenho de componentes e/ou sistemas de veículo.
- 6 - Veículos Leves: são considerados veículos leves os automóveis (veículo de

passageiros com capacidade até oito pessoas, inclusive o condutor), camionetas (veículo de transporte de carga até 1500 Kg) e reboques com PBT até 750 Kg (veículo com um ou mais eixos, que se move tracionado por automotor).

7 - Veículos Pesados: são considerados veículos pesados os microônibus (veículo de transporte coletivo com capacidade de até vinte passageiros), ônibus (veículo de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros), misto (veículo destinado ao transporte de carga e passageiro), reboque com PBT acima de 750 Kg (veículo de um ou mais eixos, que se move tracionado por veículo automotor), semi-reboque (veículo de um ou mais eixos traseiros, que se move articulado e apoiado na unidade tratora) caminhão (veículo para transporte de carga superior a 1500 Kg) e caminhão trator (veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro).

8 - Equipamentos para Inspeção de Segurança Veicular: máquinas e instrumentos exigidos para a realização da inspeção de segurança veicular.

9 - Defeito Leve: defeito que, por sua natureza, não afeta significativamente a identificação e/ou a dirigibilidade e segurança do veículo.

10 - Defeito Grave: defeito que, por sua natureza, afeta a identificação e/ou as condições de segurança do veículo, implicado em restrição à sua circulação, até a devida reparação.

11 - Defeito Muito Grave: defeito que, por sua natureza, afeta significativamente a identificação e/ou condições de segurança do veículo, implicando em impedimento à sua livre circulação até a devida reparação.

12 - Relatório de Inspeção: documento que registra os resultados da inspeção de segurança do veículo e indica sua condição de aprovado ou reprovado.

13 - Inspeção de Retorno: inspeção realizada nos itens registrados como não conformes, no relatório da inspeção anterior, dentro de prazo determinado.

14 - Qualificação de Inspetores de Segurança Veicular: características e habilidades, devidamente documentadas, que habilitam um indivíduo a exercer a função de inspetor de segurança veicular.

15 - Habilitação de Inspetores de Segurança Veicular: testemunho formal da qualificação através da emissão de um certificado por entidade competentes.

16 - Inspetor: técnico devidamente qualificado e habilitado para realizar a inspeção de segurança veicular.

17- Grupo de Inspeção de Segurança Veicular: conjunto de itens de avaliação reunidos conforme sua classificação funcional.

23
folha
Proc. Nº 07-D-00111
Isis Duarte
RF: 11.267

18 - Manual de Procedimentos Operacionais: documento que descreve as práticas adotadas em uma estação de inspeção de segurança veicular.

19 - Auditorias em Estação de Inspeção de Segurança Veicular: processo de verificação do cumprimento dos requisitos estabelecidos nas normas para funcionamento de uma estação de inspeção de segurança veicular.

Art. 38 Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

RENAN CALHEIROS

Ministério da Justiça

ELISEU PADILHA

Ministério dos Transportes

LINDOLPHO DE CARVALHO DIAS

Ministério da Ciência e Tecnologia – Suplente

Gral. FRANCISCO ROBERTO DE ALBUQUERQUE

Ministério do Exército – Suplente

AGNALDO DE SOUSA BARBOSA

Ministério da Educação e do Desporto – Representante

GUSTAVO KRAUSE

Ministério do Meio Ambiente, Recursos Hídricos e da Amazônia Legal

BARJAS NEGRI – Suplente

Ministério da Saúde

Folha
Proc. Nº 01-207/11
Igis Duarte Rodrigues
RF. 11.207



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - CONAMA

RESOLUÇÃO Nº 418, DE 25 DE NOVEMBRO DE 2009

Dispõe sobre critérios para a elaboração de Planos de Controle de Poluição Veicular - PCPV e para a implantação de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente e determina novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso.

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE-CONAMA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 8º, inciso VI da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, arts. 3º e 12 da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, arts. 104 e 131, entre outros dispositivos, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno, e

Considerando que a Inspeção Veicular Ambiental, se adequadamente implementada, pode ser um instrumento eficaz para a redução das emissões de gases e partículas poluentes e ruído pela frota circulante de veículos automotores, no âmbito do Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar-PRONAR, instituído pela Resolução CONAMA nº 5, de 15 de junho de 1989, bem como do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores-PROCONVE, criado pela Resolução CONAMA nº 18, de 6 de maio de 1986, e do Programa Nacional de Controle de Ruído de Veículos, nos termos das Resoluções CONAMA nºs 1 e 2, de 1993;

Considerando que a falta de manutenção e a manutenção incorreta dos veículos podem ser responsáveis pelo aumento da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis;

Considerando a necessidade de desenvolvimento de estratégias para a redução da poluição veicular, especialmente em áreas urbanas com problemas de contaminação atmosférica e poluição sonora;

Considerando a necessidade de rever, atualizar e sistematizar a legislação referente à inspeção veicular ambiental, tendo em vista a evolução da tecnologia veicular e o desenvolvimento de novos procedimentos de inspeção, e a necessidade de desenvolvimento sistemático de estudos de custo-benefício, visando ao aperfeiçoamento contínuo das políticas públicas de controle da poluição do ar por veículos automotores, resolve:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Resolução estabelece critérios para a elaboração de Planos de Controle de Poluição Veicular-PCPV, para a implantação de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente, determinar novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso.

Art. 2º Para fins desta Resolução são utilizadas as seguintes definições:

I - Motociclo: qualquer tipo de veículo automotor de duas rodas, incluídos os ciclomotores, motonetas e motocicletas;

II - Órgão responsável: órgão ambiental estadual ou municipal responsável pela implantação do Programa I/M, podendo também ser o órgão executor da operação e auditoria deste Programa;

III - Sistema OBD: sistema de diagnose de bordo utilizado no controle das emissões e capaz de identificar a origem provável das falhas, verificadas por meio de códigos de falha armazenados na memória do módulo de controle do motor, implantado no Brasil em duas fases, OBDBr-1 e OBDBr-2;

IV - Veículos de uso intenso: veículos leves comerciais, veículos pesados e táxis.

CAPÍTULO II

DO PLANO DE CONTROLE DE POLUIÇÃO VEICULAR-PCPV

Art. 3º O Plano de Controle de Poluição Veicular-PCPV constitui instrumento de gestão da qualidade do ar do Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar-PRONAR e do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores-PROCONVE, com o objetivo de estabelecer regras de gestão e controle da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis de veículos.

Art. 4º O PCPV a ser elaborado pelos órgãos ambientais estaduais ouvidos os municípios e o PCPV do Distrito Federal deverão ter como base o inventário de emissões de fontes móveis e, quando houver, o monitoramento da qualidade do ar, visando a redução da emissão de poluentes, e deverá caracterizar, de forma clara e objetiva, as alternativas de ações de gestão e controle da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis, incluindo-se um Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, quando este se fizer necessário.

§ 1º O PCPV deverá conter, além de outras informações, dados sobre o comprometimento da qualidade do ar nas regiões abrangidas e sobre a contribuição relativa de fontes móveis para tal comprometimento.

§ 2º Com base nos dados de que trata o § 1º, o PCPV deverá avaliar e comparar os diferentes instrumentos e alternativas de controle da poluição do ar por veículos automotores, justificando tecnicamente as medidas selecionadas com base no seu custo e efetividade em termos de redução das emissões e melhoria da qualidade do ar.

Art. 5º Os órgãos ambientais dos estados e do Distrito Federal deverão, no prazo de 12 (doze) meses, elaborar, aprovar, publicar o PCPV e dar ciência do mesmo aos respectivos conselhos estaduais de meio ambiente, a partir da data de publicação desta Resolução.

§ 1º O prazo mencionado no caput deste artigo se aplica também aos órgãos ambientais dos municípios com frota superior a três milhões de veículos.

§ 2º Fica facultado aos municípios com frota inferior a três milhões de veículos a elaboração de seus próprios PCPVs.

§ 3º Os PCPVs municipais devem ser elaborados em consonância com o PCPV estadual.

Art. 6º Nas hipóteses em que o PCPV indicar a realização de um programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, este deverá descrever suas características conceituais e operacionais determinadas nesta Resolução, e estabelecer, no mínimo:

I - a extensão geográfica e as regiões a serem priorizadas;

II - a frota-alvo e respectivos embasamentos técnicos e legais;

III - o cronograma de implantação;

IV - a forma de vinculação com o sistema estadual de registro e de licenciamento de trânsito de veículos;

V - a periodicidade da inspeção;

VI - a análise econômica; e

VII - a forma de integração, quando for o caso, com programas de inspeção de segurança veicular e outros similares.

§ 1º A frota alvo do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M será definida de forma a abranger os veículos automotores, motocicletas e veículos similares com motor de combustão interna, independentemente do tipo de combustível que utilizarem.

§ 2º A frota alvo poderá compreender apenas uma parcela da frota licenciada na região de interesse, a ser ampliada ou restringida a critério do órgão responsável em razão da experiência e dos resultados obtidos com a implantação do Programa e das necessidades regionais.

§ 3º A frota alvo do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M será definida município a município, com base na sua contribuição para o comprometimento da qualidade do ar.

§ 4º No que se refere à frota alvo, o PCPV poderá determinar a dispensa da inspeção obrigatória para os veículos concebidos unicamente para aplicações militares, agrícolas, de competição, tratores, máquinas de terraplenagem e pavimentação e outros de aplicação ou de concepção especial sem procedimentos específicos para obtenção de LCV/LCM.

Art. 7º Os PCPVs devem ainda prever a criação de medidas específicas de incentivo à manutenção e fiscalização da frota de uso intenso, especialmente aquela voltada ao transporte público e de cargas e condições específicas para circulação de veículos automotores.

Art. 8º Fica a critério do órgão responsável, no âmbito do PCPV, o estabelecimento e implantação de Programas Integrados de Inspeção e Manutenção, 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.

Parágrafo único. O órgão responsável ou as empresas contratadas, no caso de regime de execução indireta, deverão buscar o estabelecimento de acordos com as concessionárias das inspeções de segurança veicular, contratadas nos termos da regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito-CONTRAN, para a realização, no mesmo local, das duas inspeções, mantidas as responsabilidades individuais de cada executor.

Art. 9º O PCPV será periodicamente avaliado e revisto pelo órgão responsável com base nos seguintes quesitos:

- I - comparação entre os resultados esperados e aqueles obtidos, especialmente o que se refere às emissões inicialmente previstas e aquelas efetivamente obtidas por meio da implementação do Plano;
- II - avaliação de novas alternativas de controle de poluição veicular;
- III - evolução da tecnologia veicular de novos modelos e das tecnologias de inspeção veicular ambiental;
- IV - projeções referentes à evolução da frota circulante; e
- V - relação custo/benefício dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M identificada nos estudos previstos pelo artigo 14 (catorze) da presente Resolução e de outras alternativas de ações de gestão e controle de emissão de poluentes e do consumo de combustíveis.

Parágrafo único. O PCPV deverá ser revisto no mínimo a cada três anos, podendo o órgão responsável estabelecer um intervalo menor entre revisões.

CAPÍTULO III

DO PROGRAMA DE INSPEÇÃO E MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS EM USO - I/M

SEÇÃO I

DIRETRIZES GERAIS

Art. 10. O Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M tem o objetivo de identificar desconformidades dos veículos em uso, tendo como referências:

- I - as especificações originais dos fabricantes dos veículos;
- II - as exigências da regulamentação do PROCONVE; e
- III - as falhas de manutenção e alterações do projeto original que causem aumento na emissão de poluentes.

Parágrafo único. A implementação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M somente poderá ser feita após a elaboração de um Plano de Controle de Poluição Veicular - PCPV.

Art. 11. As autoridades competentes poderão desenvolver fiscalização em campo com base nos procedimentos e limites estabelecidos nesta Resolução e em seus regulamentos e normas complementares.

Art. 12. Os Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M serão implantados prioritariamente em regiões que apresentem, com base em estudo técnico, comprometimento da qualidade do ar devido às emissões de poluentes pela frota circulante.

§ 1º O Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, de que trata o caput, deverá ser implantado dentro do prazo de 18 meses, contados da data da publicação do PCPV.

§ 2º Os serviços técnicos inerentes à execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M poderão ser realizados diretamente pelo respectivo órgão responsável ou por meio da contratação pelo poder público de serviços especializados.

Art. 13. Caberá ao órgão estadual de meio ambiente a responsabilidade pela execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, conforme definido no PCPV.

§ 1º Os municípios com frota total igual ou superior a três milhões de veículos poderão implantar Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M próprios, mediante convênio específico com o estado.

§ 2º Os demais municípios ou consórcios de municípios, indicados pelo Plano de Controle de Poluição Veicular, também poderão implantar Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M próprios, mediante convênio específico com o estado, cabendo a este a responsabilidade pela supervisão do programa.

Art. 14. Os órgãos ambientais responsáveis pela execução da inspeção veicular e seus operadores devem desenvolver e manter atualizados, a cada três anos, mediante publicação, estudos sobre a relação custo/benefício dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M em andamento.

Parágrafo único. Os custos e benefícios de que trata o caput deste artigo serão identificados pelos operadores dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M em comum acordo com as autoridades ambientais e de saúde pública locais e valorados conforme as melhores práticas aplicáveis.

Art. 15. No estágio inicial do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, o órgão responsável poderá considerar, a seu critério, por um prazo máximo de 12 meses, contado do início da operação, uma fase de testes com os objetivos de divulgação da sua sistemática, conscientização do público e ajustes das exigências do Programa.

Art. 16. A periodicidade da inspeção veicular ambiental deverá ser anual.

Parágrafo único. No caso das frotas de uso intenso, deverão ser intensificadas as ações para adoção do Programa Interno de Automonitoramento da Correta Manutenção da Frota, conforme diretrizes estabelecidas pelo IBAMA, bem como aquelas voltadas à implementação de programas estaduais para a melhoria da manutenção de veículos diesel e a programas empresariais voluntários de inspeção e manutenção.

Art. 17. O órgão responsável deverá divulgar, permanentemente, as condições de participação da frota alvo no Programa e as informações básicas relacionadas à inspeção.

Art. 18. Os órgãos estaduais e municipais de meio ambiente deverão promover ações visando à celebração de convênio com o órgão executivo de trânsito competente, que objetive o cumprimento dos procedimentos de sua competência na execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, tendo em vista as seguintes diretrizes:

- I - a execução, por delegação, das inspeções de emissões de poluentes e ruído;
- II - o estabelecimento de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M integrados, mantidas as responsabilidades individuais de cada executor, conforme determinado pelo CONAMA e pelo Conselho Nacional de Trânsito-CONTRAN.
- III - a integração das atividades para evitar a coexistência de programas duplicados de emissões e segurança em uma mesma área de atuação, ressalvadas as situações jurídicas consolidadas;
- IV - a inclusão, em áreas ainda não abrangidas pelo PCPV e mediante delegação, das verificações dos itens ambientais nos programas de inspeção de segurança, segundo os critérios técnicos definidos pelo CONAMA e sob a orientação e supervisão do respectivo órgão ambiental estadual; e

V - ao intercâmbio permanente de informações, especialmente as ambientais necessárias ao correto licenciamento do veículo e as informações dos órgãos executivos de trânsito necessárias à adequada operação da inspeção ambiental.

Art. 19. O Ministério do Meio Ambiente, por meio do Instituto Brasileiro do Meio

Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, deverá orientar os órgãos responsáveis pela implantação dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, que venham a encontrar dificuldades técnicas.

SEÇÃO II DA OPERACIONALIZAÇÃO E EXECUÇÃO

Art. 20. Após os prazos previstos no art. 5º e no parágrafo 1º do art. 12, os veículos da frota alvo sujeitos à inspeção periódica não poderão obter o licenciamento anual sem terem sido inspecionados e aprovados quanto aos níveis de emissão, de acordo com os procedimentos e limites estabelecidos pelo CONAMA ou, quando couber, pelo órgão responsável.

§ 1º Os veículos pertencentes à frota alvo deverão ser inspecionados com antecedência máxima de noventa dias da data limite para o seu licenciamento anual.

§ 2º Para os veículos leves de passageiros equipados com motor do ciclo Otto, a inspeção de que trata esta Resolução somente será obrigatória a partir do segundo licenciamento anual, inclusive.

Art. 21. O início efetivo das inspeções de emissões de poluentes e ruído, observado o prazo previsto no parágrafo primeiro do artigo 12 desta Resolução, será formalmente comunicado pelo órgão responsável ao órgão executivo de trânsito do Estado para que este adote as medidas previstas nos parágrafos 2º e 3º do artigo 131 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 22. Atendidas as condições estabelecidas nesta Resolução, caberá ao órgão responsável a elaboração dos critérios para implantação e execução dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - 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. 23. Os órgãos ambientais responsáveis pela implantação dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M devem desenvolver sistemas permanentes de auditoria, realizada por instituições idôneas e tecnicamente capacitadas, abrangendo a qualidade de equipamentos e procedimentos, bem como o desempenho estatístico dos registros de inspeção, conforme requisitos a serem definidos pelo órgão responsável.

Parágrafo único. Em caso de programas operados por terceiros, as falhas sistemáticas identificadas pela auditoria devem ser necessariamente vinculadas a um sistema de penalidades contratuais claramente definido.

Art. 24. Os Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M deverão ser dimensionados prevendo a construção de linhas de inspeção para veículos leves, pesados, motocicletas e veículos similares, em proporção adequada à frota alvo do Programa.

Art. 25. As inspeções obrigatórias deverão ser realizadas em centros de inspeção distribuídos pela área de abrangência do Programa.

Art. 26. Fica permitida a operação de estações móveis de inspeção para a solução de problemas específicos ou para o atendimento local de grandes frotas cativas.

Art. 27. O IBAMA deverá regulamentar, no prazo de três meses após a aprovação da presente Resolução, os procedimentos gerais de inspeção que devem ser adotados pelos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, dando ciência ao CONAMA na reunião subsequente ao prazo estabelecido.

SEÇÃO III DO ACESSO A INFORMAÇÕES E DADOS ORIUNDOS DO PROGRAMA

Art. 28. 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 por meio de sistemas informatizados, conforme requisitos definidos pelo órgão responsável.

§ 1º Fica o prestador do serviço obrigado a fornecer todos os dados referentes à inspeção ambiental aos órgãos responsáveis.

§ 2º Os órgãos responsáveis deverão disponibilizar em sistema eletrônico de transmissão de dados ao Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais e Renováveis-IBAMA as informações consolidadas pelos estados referentes à inspeção veicular ambiental.

Art. 29. As informações do Programa são públicas, cabendo ao órgão responsável pela inspeção ambiental prover relatórios anuais referentes aos resultados do programa, em conformidade ao determinado no respectivo PCPV.

§ 1º Os relatórios de que trata o caput deverão conter, no mínimo:

I - resultados de aprovação e reprovação, explicitando-se o motivo da reprovação;

II - dados de emissão de poluentes dos veículos inspecionados, segmentados por categoria, explicitando-se a média e o desvio padrão; e

III - avaliação dos efeitos do programa sobre a qualidade do ar, tomando-se como base os dados da rede de monitoramento, quando houver.

§ 2º As informações consolidadas por estado relativas aos incisos I e II devem ser apresentadas conforme o combustível, a categoria, o tipo, ano de fabricação do veículo, a classificação dos veículos nos termos da Resolução CONAMA 15, de 13 de dezembro de 1995 e posteriores, bem como a classificação de marca-modelo-versão.

§ 3º Fica o IBAMA responsável pela elaboração, a partir dos relatórios mencionados no parágrafo anterior, de um Relatório Nacional de Inspeção Veicular Ambiental, que deverá conter a compilação de todos os relatórios apresentados em um documento sistematizado.

§ 4º O Relatório Nacional de Inspeção Veicular Ambiental deverá ser apresentado ao CONAMA anualmente.

§ 5º Deve-se dar ampla publicidade aos relatórios anuais disciplinados neste artigo.

CAPÍTULO IV DOS LIMITES E PROCEDIMENTOS PARA A AVALIAÇÃO DO ESTADO DE MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS EM USO

Art. 30. O estado de manutenção dos veículos em uso será avaliado conforme procedimentos a serem definidos por ato do IBAMA.

§ 1º A regulamentação de que trata o caput deste artigo deverá ser elaborada em até 120 dias após a aprovação da presente Resolução, e deverá definir:

I - procedimentos de ensaio das emissões dos veículos com motor do ciclo Otto, em circulação, inclusive motocicletas, para as versões e combustíveis disponíveis no mercado;

II - procedimentos de ensaio das emissões em veículos em uso com motor do ciclo Diesel para as versões e combustíveis disponíveis no mercado; e

III - procedimento de avaliação do nível de ruído de escapamento nos veículos em uso.

§ 2º No processo de elaboração e atualização dos atos do IBAMA, deverão ser observados o prazo de implementação, as normas técnicas específicas e as melhores práticas e processos de engenharia.

Art. 31. O IBAMA deve coordenar, com os órgãos responsáveis, a realização regular de estudos visando identificar procedimentos de inspeção mais eficazes e adequados às novas tecnologias veiculares, inclusive a possibilidade de utilização da inspeção de emissões em carga e do sistema de diagnose a bordo-OBDBr.

§ 1º Ao aprovar tecnicamente procedimentos de inspeção mais eficazes e adequados, o IBAMA deverá apresentar ao CONAMA relatórios técnicos com propostas de novos procedimentos e limites, para apreciação do Conselho, com vistas a incorporá-los às normas do Programa.

§ 2º O órgão responsável ou seus contratados deverão disponibilizar os meios necessários para a realização das atividades previstas no caput deste artigo.

§ 3º Fica facultado ao órgão ambiental responsável propor ao IBAMA procedimentos específicos para veículos que comprovadamente não atendam aos procedimentos estipulados nesta Resolução.

folha 28
Proc. Nº 07-00777-9
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Art. 32. Para a avaliação do estado de veículos em uso, devem ser utilizados os limites de emissão constantes do Anexo I.

CAPÍTULO V DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 33. Os estados e municípios que já tenham concedido ou autorizado os serviços de inspeção ambiental veicular deverão adequar-se, no que couber, aos termos desta Resolução no prazo de até 24 meses a partir da sua publicação.

Art. 34. Caberá aos fabricantes, importadores e distribuidores de veículos automotores, motocicletas e autopeças desenvolver, orientar e disseminar junto à rede de assistência técnica a eles vinculada, os requisitos e procedimentos relacionados com a correta manutenção e calibração de seus veículos quanto aos limites e procedimentos previstos nesta Resolução.

Art. 35. Em um prazo de doze meses após a publicação desta Resolução, o IBAMA deve disponibilizar, em seu sítio na Internet, as características do veículo necessárias para a realização da inspeção veicular.

Art. 36. Ficam revogadas as Resoluções do CONAMA nº 7, de 31 de agosto de 1993; nº 15, de 29 de setembro de 1994; nº 18, de 13 de dezembro de 1995; nº 227, de 20 de agosto de 1997; nº 251, de 12 de janeiro de 1999; nº 252, de 1 de fevereiro de 1999; e nº 256, de 30 de junho de 1999.

Art. 37. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

CARLOS MINC
Presidente do Conselho

ESSE TEXTO NÃO SUBSTITUI O PUBLICADO
NO DOU nº 226, EM 26/11/2009, págs. 81-84.

ANEXO I – LIMITES DE EMISSÃO

1. Para os veículos com motor do ciclo Otto, os limites máximos de emissão de escapamento de CO_{corrigido} e HC_{corrigido}, de diluição e da velocidade angular do motor são os definidos nas tabelas 1 e 2, abaixo:

Tabela 1 – Limites máximos de emissão de CO_{corrigido}, em marcha lenta e a 2500rpm para veículos automotores com motor do ciclo Otto.

Ano de fabricação	Limites de CO _{corrigido} (%)			
	Gasolina	Álcool	Flex	Gás Natural
Todos até 1979;	6,0	6,0	-	6,0
1980 - 1988	5,0	5,0	-	5,0
1989	4,0	4,0	-	4,0
1990 e 1991	3,5	3,5	-	3,5
1992 – 1996	3,0	3,0	-	3,0
1997 - 2002	1,0	1,0	-	1,0
2003 - 2005	0,5	0,5	0,5	1,0
2006 em diante	0,3	0,5	0,3	1,0

Obs.: Para os casos de veículos que utilizam combustível líquido e gasoso, serão considerados os limites de cada combustível.

Tabela 2 – Limites máximos de emissão de HC_{corrigido}, em marcha lenta e a 2500 rpm para veículos com motor do ciclo Otto.

Ano de fabricação	Limites de HC _{corrigido} (ppm de hexano)			
	Gasolina	Álcool	Flex	Gás Natural
Até 1979;	700	1100	-	700
1980 - 1988	700	1100	-	700
1989	700	1100	-	700
1990 e 1991	700	1100	-	700
1992 – 1996	700	700	-	700
1997 - 2002	700	700	-	700
2003 - 2005	200	250	200	500
2006 em diante	100	250	100	500

Obs.: Para os casos de veículos que utilizam combustíveis líquido e gasoso, serão considerados os limites de cada combustível.

1.1. A velocidade angular de marcha lenta deverá estar na faixa de 600 a 1200 rpm e ser estável dentro de ± 100 rpm;

1.2. A velocidade angular em regime acelerado de 2500 rpm deve ter tolerância de ± 200 rpm;

1.3. O fator de diluição dos gases de escapamento deve ser igual ou inferior a 2,5. No caso do fator de diluição ser inferior a 1,0, este deverá ser considerado como igual a 1,0, para o cálculo dos

29
Folha
Proc. Nº 01-000117
Isis Duarte Ximenes
RF. 11.207

valores corrigidos de CO e HC.

2. Para os motocicletos e similares, com motor do ciclo Otto, os limites máximos de emissão de escapamento de CO_{corrigido} e HC_{corrigido}, são os definidos na tabela 3 abaixo.

2.1. O fator de diluição dos gases de escapamento deve ser igual ou inferior a 2,5. No caso do fator de diluição ser inferior a 1,0, este deverá ser considerado como igual a 1,0, para o cálculo dos valores corrigidos de CO e HC.

2.2. A velocidade angular de marcha lenta deverá ser estável dentro de uma faixa de 300 rpm e não exceder os limites mínimo de 700 rpm e máximo de 1400 rpm.

Tabela 3 - Limites máximos de emissão de CO_{corrigido}, HC_{corrigido} em marcha lenta e de fator de diluição⁽¹⁾ para motocicletas e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos⁽²⁾.

Ano de fabricação	Cilindrada	1ª Fase (2010)		2ª Fase (a partir de 2011)	
		CO _{corr} (%)	HC _{corr} (ppm)	CO _{corr} (%)	HC _{corr} (ppm)
Até 2002	Todas	7,0	3500	5,0	3500
2003 a 2008	<250cc	6,0	2000	4,5	2000
	≥250cc	4,5	2000	4,5	2000
A partir de 2009	Todas	1,0	200	1,0	200

- (1) O fator de diluição deve ser no máximo de 2,5.
- (2) Os limites de emissão de gases se aplicam somente aos motocicletos e veículos similares equipados com motor do ciclo Otto de quatro tempos.
- cc: Capacidade volumétrica do motor em cilindrada ou cm³.

3. Para os veículos automotores do ciclo Diesel, os limites máximos de opacidade em aceleração livre são os valores certificados e divulgados pelo fabricante. Para veículos automotores do ciclo Diesel, que não tiverem seus limites máximos de opacidade em aceleração livre divulgados pelo fabricante, são os estabelecidos nas tabelas 4 e 5.

Tabela 4 - Limites máximos de opacidade em aceleração livre de veículos não abrangidos pela Resolução CONAMA 16/95 (anteriores a ano-modelo 1996)

Altitude	Tipo de Motor	
	Naturalmente Aspirado ou Turboalimentado com LDA (1)	Turboalimentado
Até 350 m	1,7 m ⁻¹	2,1 m ⁻¹
Acima de 350 m	2,5 m ⁻¹	2,8 m ⁻¹

(1) LDA é o dispositivo de controle da bomba injetora de combustível para adequação do seu débito à pressão do turboalimentador.

Tabela 5 - Limites de opacidade em aceleração livre de veículos a diesel posteriores à vigência da Resolução CONAMA 16/95 (ano-modelo 1996 em diante)

Ano-Modelo	Altitude	Opacidade (m ⁻¹)
1996 - 1999	Até 350 m	2,1
	Acima de 350 m	2,8
2000 e posteriores	Até 350 m	1,7
	Acima de 350 m	2,3

4. Para todos os veículos automotores, nacionais ou importados, os limites máximos de ruído na condição parado são os valores certificados e divulgados pelo fabricante. Na inexistência desta informação, são estabelecidos os limites máximos de ruído na condição parado da tabela 6.

Tabela 6 - Limites máximos de ruído emitidos por veículos automotores na condição parado para veículos em uso.

CATEGORIA	Posição do Motor	NÍVEL DE RUÍDO dB(A)
Veículo de passageiros até nove lugares e veículos de uso misto derivado de automóvel	Dianteiro	95
	Traseiro	103
Veículo de passageiros com mais de nove lugares, veículo de carga ou de tração, veículo de uso misto não derivado de automóvel e PBT até 3.500 kg	Dianteiro	95
	Traseiro	103
Veículo de passageiros ou de uso misto com mais de 9 lugares e PBT acima de 3.500 kg	Dianteiro	92
	Traseiro e entre eixos	98
Veículo de carga ou de tração com PBT acima de 3.500 kg	Todos	101
Motocicletas, motonetas, ciclomotores, bicicletas com motor auxiliar e veículos assemelhados	Todas	99

- Observações:
- 1) Designações de veículos conforme NBR 6067.
- 2) PBT: Peso Bruto Total.
- 3) Potência: Potência efetiva líquida máxima conforme NBR ISO 1585.

5. Definições

CO: monóxido de carbono contido nos gases de escapamento, medido em % em volume.

CO_{corrigido}: é o valor medido de monóxido de carbono e corrigido quanto à diluição dos gases amostrados, conforme a expressão:

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

HC_{corrigido}: é o valor medido de HC e corrigido quanto à diluição dos gases amostrados, conforme a expressão:

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

Fator de diluição dos gases de escapamento: é a razão volumétrica de diluição da amostra de gases de escapamento devida a entrada de ar no sistema, dada pela expressão:

$$F_{\text{diluição}} = \frac{15}{(CO + CO_2)_{\text{medidos}}}$$

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.

Motor do ciclo Diesel: motor que funciona segundo o princípio de ignição por compressão.

Motor do ciclo Otto: motor que possui ignição por centelha.

Opacidade: medida de absorção de luz sofrida por um feixe luminoso ao atravessar uma coluna de gás de escapamento, expressa em m-1, entre os fluxos de luz emergente e incidente.

Veículo bi-combustível: Veículo com dois tanques distintos para combustíveis diferentes, excluindo-se o reservatório auxiliar de partida.

Veículo flex: Veículo que pode funcionar com gasolina ou álcool etílico hidratado combustível ou qualquer mistura desses dois combustíveis num mesmo tanque.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 11733

Total de referências : 1

Folha 31
Proc. Nº 01-0097/11
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

1/1

Título: LEI Nº 11.733 27/03/1995 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 522/1994 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Paulo Maluf

Regulamentação: Decreto nº 36.305/1996 - Regulamenta esta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 49.463/2008 - Regulamenta esta Lei, revogando a regulamentação anterior.; ([ver documento](#))Decreto nº 50.232/2008 - Regulamenta esta Lei, revogando a regulamentação anterior. ([ver documento](#))

PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Notas complement.: - Decreto nº 34.099/1994 - Cria, no Município de São Paulo, o "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso" - I/M- SP.

- Decreto nº 51.146/2009 - Dispõe, para o exercício de 2010, sobre o valor do reembolso a que se refere o art. 4º desta Lei, na redação dada pela Lei nº 14.717/2008.

Alterações: Lei 12.157/1996 - Introduz alterações no "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", instituído por esta Lei.; ([ver documento](#))Lei 14.717/2008 - Altera os arts. 4º, 5º e 6º desta Lei. ([ver documento](#))[\[Back \]](#)

PAULO MALUF, Prefeito Municipal de São Paulo.
JOSÉ ALTINO MACHADO, Secretário dos Negócios Jurídicos
CELSO ROBERTO PITTA do NASCIMENTO, Secretário das Finanças
WERNER EUGÊNIO ZULAUFG, 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

Câmara Municipal de São Paulo

Forma 33
Proc. Nº 01-00000000000000000000
Isis Duarte RODRIGUES
RF. 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 12157

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 12.157 09/08/1996 ([ver documento](#))

Revogado(a) parcialmente

Ementa: Introduz alterações no "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", instituído pela Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, e da outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 262/1996 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Paulo Maluf

Revogação: Lei nº 14.717/2008 - Revoga o art. 1º desta Lei. ([ver documento](#))

Alterações: Lei 14.717/2008 - Altera o art. 3º desta Lei. ([ver documento](#))

[[Back](#)]

LEI N. 12.157 - DE 9 DE AGOSTO DE 1996

Introduz alterações no Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, instituído pela Lei n. 11.733, de 27 de março de 1995, e dá outras providências.

(Projeto de Lei n. 262/96, do Executivo)

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 8 de agosto de 1996, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Executivo autorizado a antecipar o cronograma de implantação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, instituído pela Lei n. 11.733, de 27 de março de 1995.

Art. 2º Os veículos que em razão de sua destinação ou emprego devam circular com maior intensidade poderão ser obrigados a se submeter a mais de uma inspeção anual.

Art. 3º O proprietário que circular com veículo, sem a devida certificação ambiental na forma estabelecida pela Prefeitura, sofrerá a aplicação de multa no valor de 300 (trezentas) Unidades Fiscais de Referência - UFIRs, por evento, sem prejuízo das sanções de trânsito aplicáveis e das restrições ao licenciamento anual de veículos.

§ 1º Os débitos oriundos da aplicação das penas previstas nesta Lei serão inscritos como Dívida Ativa do Município.

§ 2º As penalidades referidas nesta Lei serão aplicadas pelos órgãos e entidades competentes, vinculados à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV e Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.

Art. 4º Poderá ser adotado, a critério da autoridade, sistema eletrônico de fiscalização de veículos.

Art. 5º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 6º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 35
Proc. Nº 01-327/2011
Isis Duarte Rodrigues
DE 11/2017

Base de dados : legis

Pesquisa : 14717

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 14.717 17/04/2008 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Altera a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, que dispõe sobre a criação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, bem como a Lei nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, que introduz alterações no referido Programa.

Projeto: Projeto de Lei Nº 122/2008 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

[[Back](#)]

LEI Nº 14.717, DE 17 DE ABRIL DE 2008

(Projeto de Lei nº 122/08, do Executivo)

Altera a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, que dispõe sobre a criação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, bem como a Lei nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, que introduz alterações no referido Programa.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 16 de abril de 2008, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º. Os arts. 4º, 5º e 6º da Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º. O proprietário do veículo aprovado na inspeção de que trata o art. 1º desta lei, ou o arrendatário mercantil, poderá solicitar à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA o reembolso do valor do serviço pago à concessionária, obedecidas, cumulativamente, as seguintes condições:

I - o proprietário do veículo, ou o arrendatário mercantil, não poderá estar inscrito no Cadastro Informativo Municipal - CADIN MUNICIPAL, instituído pela Lei nº 14.094, de 6 de dezembro de 2005;

II - o veículo deverá estar com o licenciamento regularizado;

III - não haver débito vencido do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores - IPVA ou de multa por infração de trânsito lavrada por qualquer ente da Federação, em nome do proprietário, ou do arrendatário mercantil, do veículo inspecionado.

Parágrafo único. O valor do reembolso de que trata o "caput" deste artigo será definido anualmente pelo Executivo, por meio de decreto, e poderá ser de até 100% (cem por cento) do valor pago pelo proprietário do veículo, ou pelo arrendatário mercantil, à concessionária." (NR)

"Art. 5º.

Parágrafo único. O Executivo, por meio de decreto, estabelecerá o cronograma de inspeção dos veículos integrantes da frota licenciada no Município de São Paulo." (NR)

"Art. 6º. A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, por meio do Departamento de Controle de Qualidade Ambiental, estabelecerá os padrões máximos de emissão de poluentes atmosféricos pela frota circulante, observados os limites fixados pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

Parágrafo único. Caberá aos órgãos competentes vinculados à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, ao Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV e à Companhia de Engenharia de Tráfego - CET proceder à fiscalização e autuação dos veículos que estiverem em desacordo com os padrões adotados." (NR)

Art. 2º. O art. 3º da Lei nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º. O proprietário que circular com veículo sem a devida certificação ambiental na forma estabelecida pela Prefeitura fica sujeito à aplicação de multa no valor de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais), por circulação, sem prejuízo das sanções de trânsito aplicáveis e das restrições ao licenciamento anual de veículos.

§ 1º.

§ 2º.

§ 3º. A multa deverá ser recolhida na forma, condições e prazos regulamentares.

§ 4º. A importância prevista no "caput" deste artigo será atualizada na forma do disposto no art. 2º, e seu parágrafo único, da Lei nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000.

§ 5º. Caso a multa prevista no "caput" deste artigo não seja paga até a data do vencimento, haverá incidência de:

I - correção monetária, pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, da data de vencimento da multa até a data em que for efetuado o pagamento;

Folha 37
Proc. Nº 029-71
Isis Duarte Rodrigues
aq-dq1.207

II - juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, a partir do mês seguinte ao vencimento, contando-se como mês completo qualquer fração dele." (NR)

Art. 3º. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o art. 1º da Lei nº 12.157, de 1996.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 17 de abril de 2008, 455º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 17 de abril de 2008.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 38
Proc. Nº 009741
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 14933

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 14.933 05/06/2009 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo.

Projeto: Projeto de Lei Nº 530/2008 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

Regulamentação: Decreto nº 50.866/2009 - Regulamenta o art. 42 desta Lei. (ver documento)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO
DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE
REGULAMENTAÇÃO.

[[Back](#)]

TÍTULO III

META

Art. 5º. Para a consecução do objetivo da política ora instituída, fica estabelecida para o ano de 2012 uma meta de redução de 30% (trinta por cento) das emissões antrópicas agregadas oriundas do Município, expressas em dióxido de carbono equivalente, dos gases de efeito estufa listados no Protocolo de Quioto (anexo A), em relação ao patamar expresso no inventário realizado pela Prefeitura Municipal de São Paulo e concluído em 2005.

Parágrafo único. As metas dos períodos subseqüentes serão definidas por lei 2 (dois) anos antes do final de cada período de compromisso.

TÍTULO IV

ESTRATÉGIAS DE MITIGAÇÃO E ADAPTAÇÃO

Seção I

Transportes

Art. 6º. As políticas de mobilidade urbana deverão incorporar medidas para a mitigação dos gases de efeito estufa, bem como de outros poluentes e ruídos, com foco na racionalização e redistribuição da demanda pelo espaço viário, na melhoria da fluidez do tráfego e diminuição dos picos de congestionamento, no uso de combustíveis renováveis, promovendo, nessas áreas, as seguintes medidas:

I - de gestão e planejamento:

- a) internalização da dimensão climática no planejamento da malha viária e da oferta dos diferentes modais de transportes;
- b) instalação de sistemas inteligentes de tráfego para veículos e rodovias, objetivando reduzir congestionamentos e consumo de combustíveis;
- c) promoção de medidas estruturais e operacionais para melhoria das condições de mobilidade nas áreas afetadas por pólos geradores de tráfego;
- d) estímulo à implantação de entrepostos e terminais multimodais de carga preferencialmente nos limites dos principais entroncamentos rodoferroviários da cidade, instituindo-se redes de distribuição capilar de bens e produtos diversos;
- e) monitoramento e regulamentação da movimentação e armazenamento de cargas, privilegiando o horário noturno, com restrições e controle do acesso ao centro expandido da cidade;
- f) restrição gradativa e progressiva do acesso de veículos de transporte individual ao centro, excluída a adoção de sistema de tráfego tarifado, considerando a oferta de outros modais de viagens;

g) restrição à circulação de veículos automotores pelos períodos necessários a se evitar a ocorrência de episódios críticos de poluição do ar, visando também à redução da emissão de gases de efeito estufa;

II - dos modais:

a) ampliação da oferta de transporte público e estímulo ao uso de meios de transporte com menor potencial poluidor e emissor de gases de efeito estufa, com ênfase na rede ferroviária, metroviária, do trólebus, e outros meios de transporte utilizadores de combustíveis renováveis;

b) estímulo ao transporte não-motorizado, com ênfase na implementação de infraestrutura e medidas operacionais para o uso da bicicleta, valorizando a articulação entre modais de transporte;

c) implantar medidas de atração do usuário de automóveis para a utilização de transporte coletivo;

d) implantar corredores segregados e faixas exclusivas de ônibus coletivos e trólebus e, na impossibilidade desta implantação por falta de espaço, medidas operacionais que priorizem a circulação dos ônibus, nos horários de pico, nos corredores do viário estrutural;

e) regulamentar a circulação, parada e estacionamento de ônibus fretados, bem como criar bolsões de estacionamento para este modal a fim de incentivar a utilização desse transporte coletivo em detrimento ao transporte individual;

III - do tráfego:

a) planejamento e implantação de faixas exclusivas para veículos, com taxa de ocupação igual ou superior a 2 (dois) passageiros, nas rodovias e vias principais ou expressas;

b) estabelecimento de programas e incentivos para caronas solidárias ou transporte compartilhado;

c) reordenamento e escalonamento de horários e períodos de atividades públicas e privadas;

IV - das emissões:

a) determinação de critérios de sustentabilidade ambiental e de estímulo à mitigação de gases de efeito estufa na aquisição de veículos e motocicletas da frota do Poder Público Municipal e na contratação de serviços de transporte, promovendo o uso de tecnologias que possibilitam o uso de combustíveis renováveis;

b) promoção de conservação e uso eficiente de energia nos sistemas de trânsito;

c) implementação de Programa de Inspeção e Manutenção Veicular para toda a frota de veículos automotores, inclusive motocicletas;

d) estabelecimento de limites e metas de redução progressiva e promoção de monitoramento de emissão de gases de efeito estufa para o sistema de transporte do Município;

e) interação com a União e entendimento com as autoridades competentes para o estabelecimento de padrões e limites para emissão de gases de efeito estufa proveniente de atividades de transporte aéreo no Município, de acordo com os padrões internacionais, bem como a implementação de medidas operacionais, compensadoras e mitigadoras.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 42
Proc. Nº 01-0287/M
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 43582

Total de referências : 1

1/1

Título: DECRETO Nº 43.582 05/08/2003 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Institui o Programa de Inspeção de Segurança Veicular, destinado a realização de vistoria obrigatória nos veículos autorizados a operar no Sistema de Transporte Urbano de Passageiros, coletivo, individual e de fretamento, em todas as suas modalidades, bem como nos veículos de carga a frete e moto-frete.

[[Back](#)]

DECRETO Nº 43.582, DE 5 DE AGOSTO DE 2003

Institui o Programa de Inspeção de Segurança Veicular, destinado à realização de vistoria obrigatória nos veículos autorizados a operar no Sistema de Transporte Urbano de Passageiros, coletivo, individual e de fretamento, em todas suas modalidades, bem como nos veículos de carga a frete e moto-frete.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

CONSIDERANDO que compete ao Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, organizar, implementar, operacionalizar e fiscalizar os serviços de transporte público em suas várias modalidades;

CONSIDERANDO a edição da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que institui o novo sistema de transporte urbano no âmbito municipal;

CONSIDERANDO a necessidade de implementação de sistema de inspeção veicular eficaz, voltada a garantir maior segurança aos veículos autorizados, objetivando conforto e agilidade nos serviços de transporte prestados à população,

D E C R E T A:

Art. 1º. Fica instituído o Programa de Inspeção de Segurança Veicular destinado à realização de vistoria obrigatória nos veículos autorizados pela Secretaria Municipal de Transportes a operar no Sistema de Transporte Urbano de Passageiros, coletivo, individual e de fretamento, em todas as suas modalidades, bem como nos veículos de carga a frete e moto-frete.

§ 1º. As inspeções técnicas avaliarão as condições gerais da frota autorizada, garantindo perfeita identificação dos veículos, manutenção da segurança e atendimento às exigências do Código de Trânsito Brasileiro, bem como às normas regulamentares expedidas pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º. Poderão ser incluídos no Programa ora instituído, a critério da autoridade competente, os veículos de uso do serviço público municipal.

§ 3º. Somente estarão autorizados a prestar os serviços de transporte referidos neste decreto, os veículos aprovados em vistoria e inspeção técnica veicular.

§ 4º. Os veículos reprovados ou que não efetuarem a inspeção devida não poderão operar os serviços a que estão vinculados, sob pena de apreensão, observadas as demais sanções previstas em regulamentos próprios expedidos pela autoridade competente.

Art. 2º. A vistoria e a inspeção técnica veicular serão realizadas por pessoas jurídicas devidamente credenciadas pelo IMETRO como Organismos de Inspeção Credenciados - OIC e pela Secretaria Municipal de Transportes para tal fim.

Art. 3º. Compete à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, facultada a delegação a São Paulo Transporte S.A. - SPTrans, proceder ao credenciamento das instituições referidas no artigo 2º, definindo critérios e regulamento próprios, bem como expedir normas complementares para operacionalização do Programa, além de:

I - definir prioridades e prazos para execução das atividades de planejamento, organização, acompanhamento e controle das inspeções e vistorias dos veículos abrangidos pelo Programa;

II - definir a periodicidade da realização das inspeções e vistorias, inclusive quanto a reinspeção, de acordo com as necessidades de cada modalidade de transporte e dos veículos utilizados na prestação dos serviços;

III - manter e atualizar permanentemente o cadastro da frota de veículos sob concessão, permissão e controle do Município;

IV - estabelecer normas e critérios técnicos e administrativos necessários ao credenciamento de interessados ou à contratação para execução das inspeções de segurança;

V - proceder ao credenciamento de empresas para execução de vistorias e inspeções de

segurança;

VI - promover auditoria e controle das estações de inspeção e dos veículos da frota autorizada;

VII - estabelecer critérios para a auditoria dos serviços realizados no processo de inspeção e vistoria abrangidos pelo Programa.

Art. 4º. As inspeções de segurança e vistorias serão realizadas em estações de inspeção designadas pelas instituições credenciadas, após aprovação pela Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único. Somente poderão ser credenciadas como estações de inspeção para execução de vistorias e inspeções de segurança, entidades cujas instalações estejam situadas no Município de São Paulo e das quais não participem como sócios, acionistas, ou indiretamente, por intermédio de controladora ou por coligação, pessoas físicas ou jurídicas que desempenhem atividades no setor automotivo, nas áreas de fabricação, comercialização ou importação de veículos ou de autopeças, de oficinas mecânicas, de locadoras de veículos de transporte de passageiros ou de carga, ou, ainda, aquelas entidades que explorem atividade econômica diretamente beneficiada pela aprovação ou reprovação de veículos inspecionados, bem como funcionários ou dirigentes de entidades de classe vinculadas ao setor de transporte ou automotivo e empregados ou dirigentes de sociedades de economia mista voltadas aos serviços de transporte e trânsito.

Art. 5º. As empresas credenciadas observarão, na realização das inspeções de segurança, os requisitos e normas brasileiras aplicáveis, bem como as normas específicas editadas pelo Poder Público Municipal para cada tipo de veículo autorizado a prestar serviços de transporte.

Art. 6º. Os serviços prestados pelos Organismos de Inspeção Credenciados - OIC serão remunerados diretamente pelos tomadores, sem quaisquer ônus para a Prefeitura, na seguinte forma:

- I - motocicletas e assemelhados R\$ 14,00;
- II - veículos até 3.500 Kg(PBT)..... R\$ 41,00;
- III - veículos acima de 3.500Kg(PBT) até 8.000Kg(PBT)..... R\$ 76,00;
- IV - veículos acima de 8.000Kg (PBT) R\$ 98,00.

Art. 7º. Fica autorizada a veiculação de publicidade de caráter institucional e educativo, referente à atividade desenvolvida pelas empresas credenciadas, cuja avaliação e pertinência ficará a critério da Secretaria Municipal de Transportes, observada a legislação aplicável à espécie.

Art. 8º. As empresas credenciadas estarão sujeitas, no caso de descumprimento das disposições deste decreto e das demais normas complementares a serem editadas pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, às seguintes penalidades:

- I - advertência por escrito;
- II - em caso de reincidência, multa equivalente a maior remuneração dos serviços prestados;
- III - descredenciamento.

Parágrafo único. Sem prejuízo da aplicação de outras penalidades, será descredenciada, a critério da Administração Municipal, a empresa que deixar de atender às normas e diretrizes fixadas para a operacionalização e execução do Programa ora instituído, em especial quando:

- I - cobrar, por qualquer meio ou forma, remuneração diferenciada daquela autorizada pela Prefeitura;
- II - dar utilização diferente àquela permitida pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT à estação autorizada para realização dos serviços de inspeção;
- III - fraudar ou utilizar documento não aprovado pela Prefeitura para comprovar a realização de inspeção.

Art. 9º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 5 de agosto de 2003, 450º da fundação de

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 50232

Total de referências : 1

Folha 45
Proc. Nº 01-207/11
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

1/1

Título: DECRETO Nº 50.232 17/11/2008 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M-SP; instituído pela Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, alterada pelas Leis nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, e nº 14.717, de 17 de abril de 2008; revoga o Decreto nº 49.463, de 30 de abril de 2008; estabelece o valor do reembolso, para o exercício de 2009, do preço público pago à concessionária.

Revogação: Revoga o Decreto nº 49.463/2008. ([ver documento](#))Alterações: Dec. 50.351/2008 - Altera dispositivos deste Decreto.; ([ver documento](#))Dec. 51.469/2010 - Acresce os §§ 9º e 10 ao art. 2º deste Decreto. ([ver documento](#))[\[Back \]](#)

DECRETO Nº 50.232, DE 17 DE NOVEMBRO DE 2008

Dispõe sobre o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M-SP, instituído pela Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, alterada pelas Leis nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, e nº 14.717, de 17 de abril de 2008; revoga o Decreto nº 49.463, de 30 de abril de 2008; estabelece o valor do reembolso, para o exercício de 2009, do preço público pago à concessionária.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

CONSIDERANDO que a frota de veículos em uso é a principal fonte de poluição do ar e de poluição sonora no Município de São Paulo, e que essas formas de poluição contribuem para a deterioração das condições de saúde pública e da qualidade de vida da população;

CONSIDERANDO que as características originais dos veículos sofrem, ao longo do uso, alterações resultantes do desgaste de peças e componentes, da utilização de combustíveis adulterados ou fora de especificação, de modificações propositais ou outros fatores, contribuindo para o aumento significativo da emissão de poluentes e geração de ruído;

CONSIDERANDO que o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M-SP visa controlar a emissão de poluentes e a geração de ruído provocadas por alterações das características originais dos veículos em uso e promover boas práticas de manutenção;

CONSIDERANDO que o § 2º do artigo 12 da Lei Federal nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, com a redação dada pela Lei Federal nº 10.203, de 22 de fevereiro de 2001, estabelece que os municípios com frota total igual ou superior a três milhões de veículos poderão implantar programas próprios de inspeção periódica dos veículos em circulação, competindo ao Poder Público Municipal, no desenvolvimento de seus respectivos programas, estabelecer processos e procedimentos diferenciados, bem como limites e periodicidades mais restritivos, em função do nível local de comprometimento do ar;

CONSIDERANDO, por fim, a necessidade de complementação das normas e a revisão de procedimentos, critérios e padrões máximos de emissão para a atualização tecnológica do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M-SP,

D E C R E T A:

Art. 1º. São objeto da inspeção anual de que trata o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M-SP, instituído pela Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, alterada pelas Leis nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, e nº 14.717, de 17 de abril de 2008, as seguintes classes de veículos automotores, independentemente do sistema de propulsão e do combustível utilizados:

I - ônibus, microônibus, vans e demais veículos similares usados para o transporte público de passageiros;

II - caminhões e demais veículos similares usados para o transporte de cargas;

III - camionetas de uso misto, vans, peruas, utilitários, picapes e automóveis;

IV - motocicletas, motonetas e triciclos de uso urbano;

V - outros veículos automotores, a critério da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, definidos em portaria específica.

Art. 2º. A frota-alvo a ser inspecionada, o calendário para a execução das inspeções, os procedimentos de inspeção, os critérios de aprovação e os padrões máximos de emissão serão definidos em portaria expedida pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, respeitadas as Resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA nº 7, de 31 de agosto de 1993, nº 16, de 13 de dezembro de 1995, nº 227, de 20 de agosto de 1997, nº 251, de 7 de janeiro de 1999, nº 252, de 29 de janeiro de 1999, nº 256, de 30 de junho de 1999, e respectivas atualizações ou alterações.

§ 1º. No primeiro ano de inspeção da frota diesel, os veículos fabricados anteriormente à vigência da Resolução CONAMA nº 16/95 não serão reprovados por ultrapassarem os limites de referência estabelecidos pela Resolução CONAMA nº 251/99, ou pela portaria expedida nos termos do "caput" deste artigo, que determine outros índices.

§ 2º. O relatório de inspeção dos veículos referidos no § 1º deste artigo deverá mencionar a eventual ultrapassagem dos limites de referência.

§ 3º. Os resultados de opacidade em aceleração livre obtidos em veículos fabricados anteriormente à vigência da Resolução CONAMA nº 16/95 serão utilizados para a revisão de padrões máximos de emissão definitivos estabelecidos pela Resolução CONAMA nº 251/99.

§ 4º. Ficam dispensados da inspeção os veículos de coleção, os concebidos exclusivamente para aplicações militares e agrícolas, os concebidos exclusivamente ou especialmente adaptados para competições, os tratores, as máquinas de terraplanagem e de pavimentação, podendo a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, mediante portaria, excetuar outros veículos da frota-alvo.

§ 5º. Os veículos novos estão dispensados da inspeção no primeiro licenciamento.

§ 6º. No biênio 2008/2009, período de implantação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M-SP, nos termos a serem disciplinados pela portaria a que se refere o "caput" deste artigo, ficam estabelecidos os seguintes prazos para a realização da inspeção veicular:

I - para os veículos da frota diesel, as inspeções referentes ao exercício de 2008 serão realizadas até 90 (noventa) dias contados a partir da data-limite para seu licenciamento;

II - para os veículos de todos os tipos, as inspeções referentes ao exercício de 2009 serão realizadas com antecedência de até 90 (noventa) dias da data-limite para seu licenciamento.

§ 7º. Os prazos de que trata o § 6º deste artigo aplicam-se também aos casos de veículos licenciados antecipadamente.

§ 8º. Todo proprietário, ou arrendatário mercantil, de veículo mencionado no artigo 1º deste decreto, cujo Certificado de Registro de Licenciamento seja oriundo de outro município ou do Distrito Federal, para proceder à transferência do registro para o Município de São Paulo, deverá submeter o veículo à prévia inspeção veicular, desde que não a tenha realizado no prazo determinado pela legislação vigente e, após obter o Certificado de Aprovação, deverá efetivar a transferência perante o Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo - DETRAN-SP.

Art. 3º. Os veículos componentes da frota de uso intenso referidos no artigo 2º da Lei nº 12.157, de 1996, são os seguintes:

I - ônibus, microônibus, vans e demais veículos similares usados para o transporte público de passageiros;

II - táxis;

III - lotação;

IV - veículos de transporte escolar;

V - veículos de coleta de lixo;

VI - outros, a critério da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente.

Parágrafo único. Os veículos classificados como de uso intenso poderão ser obrigados a fazer até 2 (duas) inspeções por ano, a critério da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente.

Art. 4º. Após a definição da frota-alvo, a operação do Programa I/M-SP deverá ser iniciada nas seguintes datas:

I - 5 de maio de 2008, para todos os veículos equipados com motor do ciclo Diesel, independentemente do sistema de propulsão e do combustível utilizados;

II - 1º de fevereiro de 2009, para todos os veículos equipados com motor do ciclo Otto, independentemente do sistema de propulsão e do combustível;

III - 1º de fevereiro de 2009, para todas as motocicletas e motonetas, independentemente do sistema de propulsão e do combustível.

Parágrafo único. Previamente ao início da operação do Programa I/M-SP, a Administração Municipal deverá divulgar amplamente os objetivos e as características do referido programa, bem como seus procedimentos, critérios de aprovação, metas ambientais, frota-alvo, calendário de inspeções e outras informações relevantes.

Art. 5º. A aprovação na inspeção realizada no âmbito do Programa I/M-SP será atestada por meio de certificado e de selo emitidos pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente e fornecidos pela concessionária dos serviços de inspeção.

§ 1º. O selo referido no "caput" deste artigo será afixado pelo agente da concessionária dos serviços de inspeção no pára-brisa dianteiro do veículo ou, se não for possível, em local adequado e visível, a fim de facilitar a fiscalização.

§ 2º. Caberá ao proprietário do veículo, ou ao seu arrendatário mercantil, a responsabilidade pela conservação do selo durante o período de sua validade, sendo a sua retirada considerada infração sujeita às penalidades previstas no artigo 3º da Lei nº 12.157, de 1996, com a redação dada pela Lei nº 14.717, de 2008.

§ 3º. A aprovação, reprovação ou rejeição na inspeção será atestada, na primeira situação, por meio de Certificado de Aprovação, e nas duas últimas, mediante Relatório de Inspeção que indique o(s) motivo(s) de rejeição ou reprovação, documentos esses emitidos em 2 (duas) vias pela concessionária dos serviços, sendo uma delas obrigatoriamente remetida à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente.

§ 4º. A qualquer momento e a exclusivo critério da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, as vias impressas dos Certificados de Aprovação ou dos Relatórios de Inspeção destinadas à referida Secretaria poderão ser substituídas pela recepção eletrônica dos dados obtidos nas inspeções.

§ 5º. No caso da ocorrência de dano irreparável no selo, a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente estabelecerá os critérios necessários para a sua substituição.

Art. 6º. Caberá à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente definir e disciplinar as medidas destinadas à consecução dos seguintes objetivos relacionados com o Programa I/M-SP, respeitados os termos do contrato de concessão:

I - proposição, elaboração, adoção e revisão de normas, procedimentos técnicos e administrativos e padrões máximos de emissão de poluentes atmosféricos e ruído;

II - adoção e utilização de tecnologias, métodos, equipamentos, sistemas e processos inovadores ou alternativos destinados a aprimorar e modernizar o Programa I/M-SP;

III - promoção de boas práticas de manutenção e uso dos veículos automotores;

IV - divulgação de relatórios e demais documentos que possibilitem o acompanhamento e a avaliação periódica do Programa I/M-SP;

V - desenvolvimento de campanhas de educação ambiental voltadas para a melhoria da qualidade do ar e a redução do ruído causado pelos veículos automotores.

Art. 7º. Para atendimento ao disposto no artigo 6º deste decreto, a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente poderá estabelecer convênios, contratos e parcerias com instituições públicas e privadas, nacionais e estrangeiras, na forma da lei, respeitados os termos do contrato de concessão.

Art. 8º. As multas previstas no artigo 3º da Lei nº 12.157, de 1996, com a redação dada pela Lei nº 14.717, de 2008, serão aplicadas por dia de utilização irregular do veículo, limitadas ao máximo de 4 (quatro) por mês.

Parágrafo único. Os débitos oriundos da aplicação das multas a que se refere este artigo deverão ser quitados até a data do licenciamento anual do veículo, na forma e condições estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro, sob pena de restrições ao licenciamento.

Art. 9º. O preço público a ser cobrado do proprietário do veículo, ou do arrendatário mercantil, pela concessionária para a realização da inspeção, bem como a forma e o período de seu pagamento, serão divulgados em portaria expedida pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, respeitados os termos do contrato de concessão.

§ 1º. Enquanto não for iniciada a inspeção da totalidade dos veículos constantes do cronograma estabelecido no artigo 4º deste decreto, bem como até o dia 31 de março de 2009 para as inspeções referentes ao exercício de 2008, não haverá cobrança do preço público para a realização da primeira inspeção.

§ 2º. Para as inspeções referentes aos exercícios de 2009 e seguintes, a concessionária deverá cobrar diretamente do proprietário do veículo, ou do arrendatário mercantil, o valor vigente do preço público da inspeção, na conformidade do disposto no "caput" deste artigo.

Art. 10. Para a realização da fiscalização de campo da emissão de poluentes e ruído, a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente poderá adotar sistemas convencionais de medição semelhantes aos utilizados nos centros de inspeção e, alternativamente, sistemas de medição remota ou outros sistemas avançados que se mostrem pertinentes e adequados.

§ 1º. No caso da utilização de sistemas de medição remota ou de outros sistemas alternativos aos convencionais, a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente deverá estabelecer em portaria os procedimentos e os critérios para sua operação.

§ 2º. Os veículos classificados nas ações de fiscalização de campo como de emissão elevada poderão ser convocados para inspeção extraordinária, fora dos prazos da inspeção anual.

§ 3º. Previamente à realização da inspeção extraordinária nos centros de inspeção da concessionária, deverá ser pago o respectivo preço público, observadas as regras do Programa I/M-SP.

§ 4º. Os veículos convocados para inspeção extraordinária e que forem aprovados ficarão desobrigados da realização de nova inspeção no exercício de 2009.

Art. 11. Todo veículo que sofrer modificação no seu sistema de propulsão, alterando ou não o uso do combustível original, ou que seja objeto de recolhimento pelo fabricante devido a problemas que afetem a emissão de poluentes ou ruído, deverá efetuar nova inspeção em até 30 (trinta) dias contados da data da modificação ou do conserto da falha que originou o recolhimento.

Art. 12. Para as inspeções referentes ao exercício de 2009, o valor do reembolso de que trata o artigo 4º da Lei nº 11.733, de 1995, com a redação conferida pela Lei nº 14.717, de 2008, será de 100% (cem por cento) do valor do preço público pago pelo proprietário do veículo, ou arrendatário mercantil, à concessionária pela realização da primeira inspeção.

Parágrafo único. Os procedimentos relativos à solicitação e à concessão do reembolso serão disciplinados por meio de portaria da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente.

Art. 13. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o Decreto nº 49.463, de 30 de abril de 2008.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 17 de novembro de 2008, 455º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

RICARDO DIAS LEME, Secretário Municipal dos Negócios Jurídicos

EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO, Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 17 de novembro de 2008.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha

Proc. Nº 01-029874

João Duarte Rodrigues
RE 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 52118

Total de referências : 1

1/1

Título: DECRETO Nº 52.118 07/02/2011 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Institui, na Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, a Comissão de Implantação e Execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Município de São Paulo.

Revogação: Revoga o Decreto nº 50.530/2009. ([ver documento](#))

[[Back](#)]

PUBLICADO DOC 08/02/2011, p. 1 c. 1

DECRETO Nº 52.118, DE 7 DE FEVEREIRO DE 2011

Institui, na Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, a Comissão de Implantação e Execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Município de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

D E C R E T A:

Art. 1º. Fica instituída, na Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, a Comissão de Implantação e Execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Município de São Paulo.

Parágrafo único. À Comissão referida no "caput" deste artigo incumbirá a coordenação da implantação e execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - Programa I/M-SP, bem como a fiscalização da execução do contrato de concessão de serviços de implantação e execução do referido Programa, nos termos das disposições deste decreto.

Art. 2º. A Comissão ora criada caberá:

I - propor regulamentações para o Programa I/M-SP, nos aspectos técnico e operacional e de fiscalização da concessionária e dos proprietários, ou arrendatários mercantis, dos veículos alcançados pelo Programa;

II - recomendar orientações à concessionária e aos proprietários, ou arrendatários mercantis, dos veículos, quanto às condutas que deverão adotar para o cumprimento do Programa I/M-SP;

III - opinar sobre a aplicação da legislação relativa ao Programa I/M-SP, quando necessária a tomada de decisões administrativas relativas ao contrato de concessão de serviços;

IV - zelar pelo cumprimento do contrato de concessão de serviços, implantando e desenvolvendo os procedimentos e regulamentações que se fizerem necessários, com apoio dos órgãos da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, bem como das demais Pastas e entes envolvidos, coordenando suas ações;

V - propor os critérios de fiscalização do contrato de concessão de serviços;

VI - detectar irregularidades no cumprimento do contrato de concessão de serviços, propondo à autoridade competente a aplicação das sanções pertinentes e recomendando a execução das garantias contratuais, quando for o caso;

VII - propor ao Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente a formalização dos atos e medidas atinentes às atividades relativas ao contrato de concessão de serviços;

VIII - assessorar o Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente em matérias diretamente relacionadas à concessão de serviços;

IX - acompanhar a reversão de bens ao patrimônio do Município de São Paulo, quando extinta a concessão;

X - fornecer elementos e subsídios para o aprimoramento institucional, tecnológico e procedimental da concessão de serviços;

XI - oferecer propostas de composição administrativa na hipótese de conflitos entre a concessionária e os proprietários, ou arrendatários mercantis, dos veículos.

Parágrafo único. Os atos, medidas e sanções propostos pela Comissão serão submetidos ao Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente, ao qual competirá a respectiva deliberação, formalização e homologação, quando for o caso.

Art. 3º. A Comissão deverá promover o relacionamento com as demais entidades governamentais federais, estaduais e municipais vinculadas aos serviços de inspeção veicular, atuando em consonância com as políticas nacionais, estaduais e municipais de saúde pública, meio ambiente e transportes.

Art. 4º. A Comissão terá a seguinte composição:

- I - 1 (um) membro designado pelo Prefeito, que a coordenará;
- II - 2 (dois) membros designados pelo Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente;
- III - 1 (um) membro designado pelo Secretário do Governo Municipal;
- IV - 1 (um) membro designado pelo Secretário Municipal de Finanças;
- V - 1 (um) membro designado pelo Secretário Municipal de Transportes.

Parágrafo único. A Comissão poderá convidar servidores ou empregados da Administração Municipal Direta e Indireta para colaborar ou participar dos trabalhos afetos ao colegiado, mediante anuência do titular da Secretaria, Subprefeitura, autarquia ou empresa.

Art. 5º. Para o exercício das atribuições que lhe são conferidas neste decreto, a Comissão deverá, dentre as providências a seu cargo, fixar as rotinas de monitoramento, assim como estabelecer os parâmetros e indicadores de desempenho do contrato de concessão de serviços, acompanhando sua evolução.

Art. 6º. A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente fornecerá à Comissão o apoio administrativo e os recursos humanos e materiais necessários ao desenvolvimento de suas atribuições.

Art. 7º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o Decreto nº 50.530, de 31 de março de 2009.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 7 de fevereiro de 2011, 458º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO, Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente

NELSON HERVEY COSTA, Secretário do Governo Municipal

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 7 de fevereiro de 2011.

[Serviços](#) | [A Cidade](#) | [Compras](#) | [Notícias](#) | [Governo](#)

CCE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.

[Busca no Google](#)

15°C 29km 5 e 6

Pesquisa de Legislação Municipal

Tipo:

Número:

Ano:

Secretaria:

Foi encontrada 1 ocorrência

1. PORTARIA Nº: 147 Ano: 2009 Secretaria: SVMA

Publicação
18/11/2009, Folha 25

Ementa:

ESTABELECE OBJETO DA INSPECAD ANUAL TRATADO NO PROGRAMA DE INSPECAO E MANUTENCAO DE VEICULOS EM USO-I/M-SP, AS CLASSES DE VEICULOS AUTOMOTORES QUE ESPECIFICA.

[Ver alterações](#)

[Ver texto integral](#)

[Prefeitura da Cidade de São Paulo](#) | [Expediente](#) | [Portal e Inclusão Digital](#) | [São Paulo, 29 de Junho de 2011](#) | [Contato](#) | [Mapa do site](#)

Folha 53
Proc. Nº 21-049911
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Serviços | A Cidade | Compras | Notícias | Governo
GGE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.



Pesquisa de Legislação Municipal

Nº 147 Ano: 2009 Secretaria: SVMA

Voltar

Imprimir

PORTARIA 147/09 - SVMA

– EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO, Secretário Municipal de Verde e do Meio Ambiente, autoridade municipal do Sistema Nacional do Meio Ambiente, no uso de suas atribuições legais e de acordo com a Lei Orgânica do Município de São Paulo, com a Lei Municipal nº 11.426/93 e com o Decreto Municipal nº 42.833/2003 e,

CONSIDERANDO que o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M-SP, instituído pela Lei Municipal nº 11.733/95, alterada pela Lei Municipal nº 12.157/96 e Lei Municipal nº 14.717/08, visa à avaliação da conformidade dos veículos em uso com suas especificações originais e foi implantado conforme Decreto Municipal nº 49.463/08 e revogado pelo Decreto Municipal nº 50.232/08;

CONSIDERANDO que o Decreto Municipal nº 50.530/2009 instituiu na SVMA a Comissão de Acompanhamento e Fiscalização do Contrato de Concessão de Serviços de Implantação e Execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso no Município de São Paulo – I/M-SP;

CONSIDERANDO que os procedimentos específicos para programas de inspeção e manutenção de veículos em uso, ainda carecem de definições complementares, a serem fixadas por portaria expedida pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente;

CONSIDERANDO que a Lei nº 10.203 de 22 de fevereiro de 2001 estabelece que compete ao Poder Público Municipal, dos municípios com frota total igual ou superior a três milhões de veículos, no desenvolvimento de seus Programas estabelecer processos e procedimentos diferenciados, bem como limites e periodicidades mais restritivos, em função do nível de comprometimento do ar;

CONSIDERANDO que o CONAMA por intermédio de Resoluções, estabelece critérios para a elaboração de Planos de Controle de Poluição Veicular – PCPV, para a implantação de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente, e determinar novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso;

CONSIDERANDO que o Anexo 12 do Decreto estadual nº 54487 de 26 de junho de 2009 estabelece o procedimento de avaliação da opacidade pelo método da aceleração livre;

CONSIDERANDO que a Portaria Normativa nº 8 do IBAMA de 27 de abril de 2009 Autoriza a comercialização do estoque de passagem de, motocicletas e similares de cada empresa solicitante detentora de LCM válidas para as fases PROMOT II para veículos produzidos ou importados até 31 de março de 2009;

RESOLVE:

Art. 1º. São objeto da inspeção anual de que trata o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M-SP, instituído pela Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, alterada pelas Leis nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, e nº 14.717, de 17 de abril de 2008, as seguintes classes de veículos automotores, independentemente do sistema de propulsão e do combustível utilizados:

I - ônibus, microônibus, vans e demais veículos similares usados para o transporte público de passageiros;

II - caminhões e demais veículos similares usados para o transporte de cargas;

http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp... 29/6/2011

III - camionetas de uso misto, vans, peruas, utilitários, picapes e automóveis;

IV - motocicletas, motonetas e triciclos de uso urbano;

Parágrafo Único. Ficam isentos da inspeção ambiental veicular os motocicletas e motonetas equipados com motor dois tempos, os veículos concebidos unicamente para aplicações militares, agrícolas, de competição, tratores, máquinas de terraplenagem e pavimentação e outros de aplicação ou de concepção especial sem procedimentos específicos para obtenção de Licença para Uso da Configuração de Veículo ou Motor – LCMV.

Art. 2º. A frota-alvo a ser inspecionada, será a totalidade da frota registrada no Município de São Paulo, independentemente do sistema de propulsão e do combustível ou ano de fabricação.

Art. 3º. Os veículos cujo ano de fabricação é o mesmo do ano em exercício, ou o ano de fabricação é o ano anterior, e realizou seu primeiro licenciamento no ano em exercício, estão dispensados da inspeção.

Art. 4º. Para os veículos de todos os tipos, as inspeções referentes ao ano em exercício deverão ser realizadas com antecedência de até 90 (noventa) dias da data limite para o licenciamento, sendo que o agendamento para a inspeção será liberado 120 dias antes da data limite para o licenciamento

Parágrafo Único. Após a data limite de inspeção os proprietários de veículos poderão agendar a inspeção ambiental veicular a qualquer momento, uma vez que a não realização da inspeção ambiental veicular impedirá o licenciamento do veículo, sujeitando-o às penalidades cabíveis.

Art. 5º. Prazo limite para a realização da inspeção ambiental veicular para cada ano em exercício será até 31 de janeiro do ano subsequente,

Parágrafo Único. Os veículos que não realizaram a inspeção ambiental veicular ou não foram aprovados para um determinado ano exercício, de acordo com o prazo estipulado no "caput" deste artigo, serão bloqueados pelo Sistema de Gestão do Programa. Para a realização da inspeção do ano exercício subsequente, pleiteará o desbloqueio por intermédio de procedimento a ser regulamentado pela SVMA.

Art. 6º - O veículo que não realizar a inspeção ambiental veicular, terá seu licenciamento bloqueado e estará sujeito às penalidades cabíveis.

Art. 7º - A tarifa a ser cobrada dos proprietários de veículos, pela Concessionária para a realização da inspeção ambiental veicular para cada ano exercício será fixada em portaria específica desta Secretaria, junto com o calendário de inspeção.

§ 1º Para a inspeção ambiental veicular do ano exercício, a tarifa será recolhida em qualquer banco conveniado com a Concessionária. Não será realizada inspeção sem que haja o devido pagamento e agendamento.

§ 2º Para cada tarifa paga, o proprietário terá direito a uma inspeção, no caso de reprovação/rejeição, a uma única reinspeção, desde que realizada no prazo de 30 dias corridos, a contar da data da referida inspeção, desde que observado o prazo limite previsto no Art. 5º.

§ 3º Em caso da necessidade da realização de uma reinspeção após o prazo estabelecido no § 2º, ou de 2ª reprovação/rejeição a tarifa deverá ser recolhida novamente. Não será realizada reinspeção sem que haja o devido agendamento.

Art. 8º. Os veículos do ciclo diesel deverão ser inspecionados de acordo com a metodologia e limites estabelecidos nos Anexos I, II e VI desta portaria, no que diz respeito a emissões e ao Anexo V no que diz respeito a ruído.

Art. 9º. Os veículos do ciclo Otto deverão ser inspecionados de acordo com a metodologia e limites estabelecidos nos Anexos I e III desta portaria, no que diz respeito a emissões e ao Anexo V no que diz respeito a ruído.

http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp... 29/6/2011

Folha 54
Proc. Nº 00000000000000000000
Isis Duarte
RF. 11207

Art. 10. Os motocicletos e motonetas deverão ser inspecionados de acordo com a metodologia e limites estabelecidos nos Anexos I e IV desta portaria, no que diz respeito a emissões e ao Anexo V no que diz respeito a ruído.

Art. 11. Para o exercício de 2010 as medições de ruído não terão caráter reprovatório, devendo seus dados serem registrados para análise e definição de diretrizes.

Parágrafo Único. O proprietário do veículo que apresentar medições acima dos limites estabelecidos nesta Portaria, será notificado para realizar os reparos necessários, anotando a irregularidade no Certificado de Aprovação ou Relatório de Inspeção.

Art. 12. A aprovação na inspeção ambiental veicular realizada no âmbito do Programa I/M-SP será atestada por meio de certificado e de selo emitidos pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente e fornecidos pela Concessionária dos serviços de inspeção.

§ 1º. O selo referido no "caput" deste artigo será afixado pelo agente da Concessionária dos serviços de inspeção no pára-brisa dianteiro do veículo ou, se não for possível, em local adequado e passível de fiscalização.

§ 2º. No caso de aprovação, na inspeção será emitido Certificado de Aprovação, a ser entregue ao condutor do veículo.

§ 3º. No caso de reprovação ou rejeição será emitido Relatório de Inspeção que indique o(s) motivo(s) de rejeição ou reprovação, a ser entregue ao condutor do veículo.

Art. 13 - Os proprietários de veículos que necessitarem de reposição do selo, do certificado ou de ambos deverão requerer a respectiva autorização, protocolando junto à SVMA, mediante o pagamento de preço público, segundo tabela própria da Municipalidade, o requerimento do pedido com os seguintes documentos:

I – cópia simples dos documentos pessoais (RG, CIC ou CNH) do proprietário do veículo ou arrendatário mercantil.

II – cópia simples do CRLV do veículo;

III – cópia simples do Certificado de Aprovação;

IV – Contrato Social (no caso de pessoa Jurídica);

V – Procuração com firma reconhecida em Cartório (nos casos em que o proprietário ou arrendatário mercantil derem poderes à 3ª pessoa);

VI – cópia simples da Nota Fiscal da compra do novo pára-brisa do veículo (reposição da 2ª Via do Selo);

VII – cópia simples do Boletim de Ocorrência em casos de roubo ou furto.

§ 1º Após o deferimento do pedido de reposição de Selo, Certificado ou, ambos, pela SVMA, o proprietário do veículo deverá realizar o seguinte procedimento:

I – Para a 2ª Via do Selo, o proprietário ou arrendatário mercantil (admitindo-se a realização do ato por procurador) deverá comparecer à SVMA para retirar a autorização da reposição do Selo, e em seguida agendar junto à Concessionária, a execução do serviço.

II – Para a 2ª Via do Certificado o proprietário ou arrendatário mercantil (admitindo-se a realização do ato por procurador) deverá comparecer à SVMA para receber em mãos o documento requisitado.

Art. 14 - Fica estabelecida a inspeção viária como instrumento para a inspeção de veículos automotores, durante a circulação em vias de tráfego.

Art. 15 - O veículo detectado pela inspeção viária, será convocado para no prazo de 30 dias contados do recebimento da intimação, proceder à inspeção veicular ambiental do veículo, de modo a atestar que os ruídos e gases emitidos estão compatíveis com os níveis estabelecidos nesta Portaria em centros de inspeção fixos.

§ 1º Após a aprovação na inspeção veicular ambiental, o veículo mencionado no "caput" deste artigo, estará liberado da inspeção prevista no calendário do ano em exercício.

§ 2º. O veículo poderá ser convocado todas as vezes que for detectado pela inspeção viária.

Art. 16- O proprietário do veículo convocado, para agendamento da inspeção ambiental, seguirá o procedimento normal para realizar a inspeção ambiental veicular.

Art. 17 - O veículo detectado pela inspeção viária, que não efetuar a inspeção ambiental veicular, terá seu licenciamento bloqueado e estará sujeito às penalidades cabíveis.

Art.18 Competirá à Comissão de Acompanhamento e Fiscalização do Contrato de Concessão de Serviços de Implantação e Execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Município de São Paulo – I/M-SP, a fiscalização do disposto nesta Portaria, aplicando-se os dispositivos da legislação ambiental vigente.

Art. 19 – Os limites e procedimentos definidos nos Anexos de I a V serão aplicados a partir do ano exercício de 2010, mantendo-se para o ano exercício de 2009 os definidos em Portarias anteriores.

Parágrafo único- O Anexo VI será aplicado a partir da data de vigência desta Portaria.

Art. 20 - Esta Portaria entrará em vigor em na data de sua publicação, revogando-se a Portaria nº 91/SVMA-G/2008, publicada no DOC de 18/12/2008, Portaria nº 92/SVMA-G/2008, publicada no DOC de 19/12/2008, Portaria nº 02/SVMA-G/2009, publicada no DOC de 09/01/2009, , Portaria nº 99/SVMA-G/2009, publicada no DOC de 28/07/2009, Portaria nº 126/SVMA-G/2009, publicada no DOC de 19 de setembro de 2009. A Portaria nº 4/SVMA-G/2009, publicada no DOC de 10 de janeiro de 2009 e a Portaria nº 12/SVMA-G/2009, publicada no DOC de 31/01/2009 terão vigência até o término do exercício de 2009.

Anexo nº 01/32

Anexo nº 02/32

Anexo nº 03/32

Anexo nº 04/32

ANEXO II

PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO DE VEÍCULOS DO CICLO DIESEL NO PROGRAMA I/M-SP

1. O veículo depois de recepcionado no Centro de Inspeção, deve ser direcionado para uma linha de inspeção.

2. O inspetor deve registrar a placa e realizar a conferência dos dados cadastrais do veículo.

3. Em seguida o inspetor registrará a quilometragem do veículo e certificar-se-á de que o motor do mesmo encontra-se em temperatura normal de operação..

4. A verificação da temperatura do motor poderá ser feita através de duas maneiras diferentes:

* Da informação do instrumento de painel do próprio veículo;

Folha 55
Proc. Nº 01-020711
Rel. Data: 11/207
RF. 11.207

* Da leitura, por termômetro digital, da temperatura externa do bloco do motor, a qual não deve ser inferior a 60° C, evitando a medição em área que envolva a tubulação de escapamento.

5. Antes de iniciar a inspeção, o inspetor deverá proceder a uma pré-inspeção visual, composta de duas etapas:

5.1 Verificar a compatibilidade dos dados do veículo com o cadastro do DETRAN, no tocante à:

* Cor

* Combustível

* Categoria

* Marca/modelo

5.2 Verificar se o veículo se encontra apto a ser inspecionado quanto à emissão gases. Para tanto deverá verificar, se o veículo apresenta:

* Funcionamento irregular do motor:

* Emissão de fumaça azul ou fumaça preta visivelmente muito intensa:

* Violação de lacres do sistema de alimentação:

* Vazamentos aparentes de fluidos (gotejamento de óleo, combustível, água, outros fluidos):

* Alterações, avarias ou estado avançado de deterioração no sistema de escapamento (corrosão excessiva, furos não originais, falta de componentes), que causem vazamentos ou entradas falsas de ar ou aumento do nível de ruído. Obs.: Os sistemas de escapamento ou parte destes, não originais, poderão ser admitidos, desde que mantenham os padrões originais de desempenho.

* Alterações, avarias ou estado avançado de deterioração no sistema de admissão de ar, que causem vazamentos ou entradas falsas de ar ou aumento do nível de ruído:

* Insuficiência de combustível para a realização da medição de emissão.

6. Constatada qualquer das irregularidades descritas no item acima, o veículo será considerado "REJEITADO" não podendo iniciar os procedimentos de medição de gases, sendo então emitido o Relatório de Inspeção do Veículo, encerrando-se a inspeção.

7. No caso do veículo não ter sido rejeitado na pré-inspeção visual, o mesmo será submetido a uma inspeção visual dos itens de controle de emissão de gases e ruído, originalmente previstos para sua marca/modelo/versão, e dos dispositivos de informação sobre o funcionamento do motor. Devem ser observados, desde que visíveis sem qualquer desmontagem, os eventuais defeitos nos itens seguintes:

* Sistema PCV (ventilação positiva do cárter) ausente ou danificado. Todos os veículos leves com motor do ciclo Diesel naturalmente aspirado fabricados a partir de 01/01/1996, todos os ônibus urbanos com motor Diesel naturalmente aspirado fabricados a partir de 01/01/1988 e todos os veículos pesados com motor Diesel naturalmente aspirado fabricados desde 01/01/1994 devem possuir sistema PCV.

* Fixação, conexões e mangueiras do sistema PCV, irregulares;

* Sistema EGR (recirculação de gases de escapamento) ausente ou danificado;

* Fixação, conexões e mangueiras do sistema EGR, irregulares;

* Presença, tipo de aplicação, estado geral, verificação do conteúdo e fixação dos sistemas de tratamento dos gases de escape, irregulares;

* Presença, fixação e conexão elétrica de sensores, irregulares;

* Existência de dispositivos de ação indesejável e adulterações do veículo que tenham influência nas emissões, mesmo que estas possam parecer benéficas:

* Falta da tampa do reservatório de combustível e do reservatório de óleo do motor;

* Lâmpada (LIM) indicando mau funcionamento do motor;

* Avarias, ausência ou estado avançado de deterioração de encapsulamentos, barreiras acústicas e outros componentes que influenciam diretamente na emissão de ruído do veículo, previstos para a marca/modelo/versão do veículo.

8. Caso o veículo apresente pelo menos uma das irregularidades acima, o mesmo será considerado REPROVADO, porém mesmo assim deverá ser submetido à medição das emissões dos gases para efeito de orientação ao usuário através do relatório de inspeção.

7. O inspetor deverá decidir sobre a seleção do veículo para ser submetido à inspeção de ruído, o que deverá ocorrer em local adequado e segundo procedimento específico. O sistema informatizado também deverá selecionar aleatoriamente alguns veículos não indicados pelo inspetor para controle e auditoria do processo de inspeção.

8. Previamente à medição da opacidade da fumaça, o inspetor deverá verificar o número de saídas independentes do escapamento, bem como a quantidade de combustíveis utilizados pelo veículo, para fim de medições.

9. Para fim de determinação do número de saídas de escape, considera-se mais de um escape quando os gases de escape, desde as câmaras de combustão, são expelidos por tubulações totalmente independentes sem qualquer interligação entre si, devendo-se considerar como resultado das medições, o que apresentar maior valor.

10. O inspetor deverá identificar as características do sistema de alimentação para a correta seleção dos limites aplicáveis para o motor, ou seja, se o mesmo é:

* Naturalmente aspirado ou turbo alimentado com LDA (limitador de fumaça):

* Turbo alimentado:

* Para os veículos movidos por mais de um combustível em modos selecionáveis de alimentação, o inspetor deve efetuar os testes em cada um dos modos. Considera-se mais de um combustível quando o veículo for suprido por combustíveis diferentes e originários de reservatórios independentes entre si, como o caso de veículos movidos por combustível líquido e gasoso.

11. Para a execução das medições da opacidade da fumaça, o inspetor seguirá a sequência abaixo descrita, que deverá ser orientada pelo software de gerenciamento da inspeção, instalado no computador do equipamento:

11.1 Instalar o medidor de velocidade angular:

11.2. A fim de preservar a integridade mecânica do motor, deve ser efetuada a verificação da sua rotação de marcha lenta e a rotação de máxima livre (corte). Devem ser informadas ao software de gerenciamento da inspeção as velocidades angulares de marcha lenta e de máxima livre;

11.3 Para a verificação, o motor deverá funcionar sem carga para a medição e registro do valor da

Proc. No. 09-02970
U.S. District Court
S.D. of New York
RF. 11.207

RPMmarcha lenta, por até 10 segundos e, em seguida, deve ser acelerado lentamente desde a rotação de marcha lenta até atingir a RPM máx. livre, certificando-se de suas estabilizações nas faixas recomendadas pelo fabricante, com a tolerância adicional de +100 RPM e -200 RPM na RPMmáx.livre e de +/- 100 RPM, para a rotação de marcha lenta;

11.4 Se o valor de velocidade angular de máxima livre registrado não atender ao valor especificado, o veículo será considerado "REPROVADO", sendo então emitido o Relatório de Inspeção do Veículo;

11.5 Se o valor encontrado para a marcha lenta estiver fora da faixa especificada, o veículo será considerado REPROVADO, porém mesmo assim deverá ser submetido à medição da opacidade;

11.6 Se as velocidades angulares de marcha lenta e de máxima livre não forem conhecidas, o software de gerenciamento da inspeção poderá fazer a sua determinação de forma a constatar que o limitador de RPM está operando adequadamente, de acordo com a boa prática operacional e as características do motor. Os valores assim determinados serão a base para definição das faixas com a tolerância adicional de +100 RPM e -200 RPM na RPMmáx.livre e de +/- 100 RPM, para a rotação de marcha lenta

11.7 Se ocorrer alguma anormalidade durante a aceleração do motor, o inspetor deverá desacelerar imediatamente o veículo, que também será considerado "REJEITADO", por funcionamento irregular do motor, sendo então emitido o Relatório de Inspeção do Veículo;

11.8Após a comprovação de que as rotação de corte está conforme, o veículo estará apto a ser inspecionado com relação à opacidade da fumaça;

11.9 Posicionar a sonda do opacímetro no escapamento do veículo, com o motor em RPMmarcha lenta;

11.10 Se o operador observar que o motor apresenta emissão excessiva de fumaça preta, antes de iniciar o procedimento completo de medição, deve acelerar o motor por duas vezes até a RPMmáxima livre, inserir a sonda no tubo de escapamento e acelerar, em até 5s, até cerca de 75% da rotação de corte, e verificar o valor máximo de opacidade registrado. Se esse valor for superior a 7,0 m-1, o procedimento de medição será interrompido e o veículo será considerado "REPROVADO", sendo então emitido o Relatório de Inspeção do Veículo;

11.11 Para a medição normal da opacidade, o acelerador deverá ser acionado de modo contínuo e rapidamente (no máximo em 1s), sem golpes, até atingir o final de seu curso. Os tempos de aceleração entre o limite superior da faixa de rotação de marcha lenta e o limite inferior da faixa de rotação de máxima livre deverão ser registrados;

11.12 Manter esta posição do acelerador até que o motor atinja, nitidamente, a rotação máxima estabelecida pelo regulador de rotações, permanecendo nesta condição por um tempo máximo de 5 segundos. Desacionar o acelerador e aguardar que o motor estabilize na RPMmarcha lenta e que o opacímetro retorne ao valor original obtido nessa mesma condição. O valor máximo da opacidade atingido durante esta sequência de operações deve ser registrado como a opacidade medida, juntamente com o valor da rotação máxima atingida;

11.13 Para a próxima leitura, repetir o procedimento descrito em 11.11 e 11.12 reaccelerando, no máximo, em 5 segundos após a última estabilização em marcha lenta;

11.14 Se em determinada aceleração, a rotação máxima atingida estiver abaixo da faixa de rotação de corte especificada com as respectivas tolerâncias, o valor máximo de opacidade verificado não será registrado e a operação será desprezada devendo ser repetida;

11.15 Se ocorrer, em três acelerações consecutivas que a rotação máxima atingida esteja abaixo da faixa de rotação de corte especificada com as respectivas tolerâncias, o veículo será considerado "REJEITADO", por funcionamento irregular do motor, após confirmação do supervisor, sendo então emitido o Relatório de Inspeção do Veículo;

11.16 Em cada aceleração, se o tempo de elevação da rotação desde o limite superior da faixa de rotação

de marcha lenta até o limite inferior da faixa de rotação de máxima livre registrado ultrapassar 4,5s, a aceleração será desconsiderada e uma nova aceleração será realizada em seu lugar. Se essa mesma condição ocorrer pela terceira vez durante o teste de aceleração livre, o teste será interrompido e o veículo será considerado "REJEITADO", após confirmação do supervisor, por funcionamento irregular do motor, sendo então emitido o Relatório de Inspeção do Veículo;

11.17 O procedimento descrito em 11.11 a 11.16 deve ser repetido de 4 a 10 vezes e o cálculo dos resultados deve ser efetuado conforme segue;

* Desprezando-se a primeira aceleração para eliminação de resíduos eventualmente acumulados no escapamento, os valores de opacidade obtidos em três medições consecutivas a partir da segunda medição inclusive, devem ser analisados e só podem ser considerados válidos quando a diferença entre o valor máximo e o mínimo neste intervalo não for superior a 0,5m-1;

* O primeiro grupo de três valores consecutivos que atenda às condições de variação determinadas no subitem acima, é considerado como o grupo de medições válidas, desprezando-se as demais medições;

* O resultado do ensaio é a média aritmética dos três valores consecutivos válidos, assim selecionados.

12. Em caso de atendimento aos limites de emissão e de velocidades angulares previstos para a marca/modelo do motor, e de o veículo ter sido aprovado na inspeção visual, o mesmo será considerado APROVADO e será emitido o Certificado de Aprovação do Veículo. Em caso contrário, o veículo será considerado REPROVADO e será emitido o Relatório de Inspeção do Veículo.

13. Os veículos aprovados deverão receber, além do Certificado de Aprovação do Veículo, um selo com código de barras identificador da inspeção, que deverá ser afixado em lugar visível e de difícil transposição para outro veículo.

14. O Certificado de Aprovação do Veículo deverá informar os limites e os valores obtidos nas medições de rotações e opacidade.

15. O Relatório de Inspeção do Veículo deverá informar os limites e, quando medidos, os valores obtidos nas medições, bem como os itens de reprovação na inspeção visual, quando se tratar de REPROVAÇÃO e os itens não atendidos na pré-inspeção visual, quando se tratar de REJEIÇÃO.

16. Ao término do ensaio, com a sonda desconectada do sistema de escapamento, deve ser verificado o zero do opacímetro conforme prescrição do seu fabricante.

Anexo nº 05/32

19. Os ensaios para medição de opacidade devem ser feitos, no que couber (excetuando-se em particular as diferenças constantes dos itens 5 e 6 dessa NBR e as especificações previstas neste Anexo), de acordo com a Norma Brasileira NBR - 13037 - Gás de Escapamento Emitido por Motor Diesel em Aceleração Livre - Determinação da Opacidade - Método de Ensaio.

20. As medições devem ser realizadas com opacímetro que atenda à Norma NBR 12897 - Emprego do Opacímetro para Medição do Teor de Fuligem de Motor Diesel - Método de Absorção de Luz, desde que seja correlacionável com um opacímetro de amostragem com 0,43 m de comprimento efetivo da trajetória da luz através do gás e certificado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial- INMETRO.

ANEXO III

PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO DE VEÍCULOS DO CICLO OTTO, EXCETO MOTOCICLOS E ASSEMBLHADOS, NO PROGRAMA I/M-SP

1. Previamente à inspeção, o veículo depois de recepcionado no Centro de Inspeção, deve ser direcionado para uma linha de inspeção, onde deverá ser inspecionado.

Forma 57
Proc. Nº 20.000.000
Isis Duarte Rodighiero
RF. 11.400

medição das emissões dos gases.

14. A verificação da velocidade angular do motor deve ser feita com um tacômetro apropriado, sem que haja a necessidade de desmontagem de qualquer peça do veículo.

15. Para a execução das medições de emissões de gases, o inspetor deverá seguir a sequência abaixo descrita:

* Posicionar a sonda no escapamento do veículo.

* Previamente à medição dos gases de escapamento, deverá ser realizada a descontaminação do óleo do cárter mediante a aceleração em velocidade angular constante, de 2500 ± 200 RPM, sem carga e sem uso do afogador, quando existente, durante um período mínimo de 30 segundos.

* Após a descontaminação de 30 segundos, o equipamento analisador de gases deve iniciar, automaticamente, a medição dos níveis de concentração de CO, HC e CO₂ a $2500 \text{ RPM} \pm 200 \text{ RPM}$, sem carga, e enviar os resultados ao computador de gerenciamento da inspeção que os registrará e calculará o fator de diluição dos gases de escapamento do veículo.

* Se o fator de diluição resultar superior a 2,5 o posicionamento da sonda de amostragem deve ser verificado e o ensaio reiniciado. Caso persista o valor elevado para a diluição, o veículo deve ser reprovado.

* Para efeito da correção dos valores medidos de CO e HC, quando o fator de diluição resultar em valor inferior à unidade, o mesmo deverá ser arredondado para 1,0.

* Se os valores medidos atenderem aos limites estabelecidos, o motor deverá ser desacelerado e novas medições deverão ser realizadas sob o regime de marcha lenta. Em caso de atendimento aos limites de emissão e o veículo tiver sido aprovado na inspeção visual, o mesmo será considerado APROVADO e será emitido o certificado de Aprovação do Veículo. Em caso contrário, o veículo será considerado REPROVADO e será emitido o Relatório de Inspeção do Veículo.

* Se os valores de CO e HC medidos em regime de 2500 ± 200 RPM após a descontaminação de 30 segundos, não atenderem aos limites estabelecidos, o veículo tiver sido aprovado na inspeção visual e a emissão de HC for inferior a 7000ppm, o motor deve ser mantido nesta faixa de rotação por um período total de até 180 segundos.

* Durante esse tempo o equipamento deverá efetuar medições sucessivas dos níveis de concentração de CO, HC e diluição dos gases de escapamento.

* Tão logo o equipamento obtenha resultado que possibilite a aprovação do veículo durante o limite de 180 segundos, o motor deverá ser desacelerado e novas medições deverão ser realizadas sob o regime de marcha lenta.

* Em caso de atendimento aos limites de emissão e do veículo ter sido aprovado na inspeção visual, o mesmo será considerado APROVADO e será emitido o certificado de Aprovação do Veículo. Em caso contrário, o veículo será considerado REPROVADO e será emitido o Relatório de Inspeção do Veículo.

* Se, depois de decorrido o tempo de 180 segundos, os resultados das medições ainda estiverem acima dos limites, o motor deverá ser desacelerado devendo, entretanto, ser feita a medição no regime de marcha lenta e o veículo considerado REPROVADO e será emitido o Relatório de Inspeção do Veículo.

* Se os valores de CO e HC medidos em regime de 2500 ± 200 RPM após a descontaminação de 30 segundos, não atenderem aos limites estabelecidos, e o veículo não tiver sido aprovado na inspeção visual o mesmo é considerado REPROVADO, devendo, entretanto, ser feita a medição no regime de marcha lenta.

* Em qualquer etapa das medições, se a emissão de HC for superior a 7000ppm o ensaio será interrompido para não danificar os analisadores e o veículo será reprovado.

Anexo nº 06/32

16. O Certificado de Aprovação do Veículo deverá informar os limites e os valores obtidos nas medições.

17. O Relatório de Inspeção do Veículo deverá informar os limites e os valores obtidos nas medições, bem como os itens de reprovação na inspeção visual, quando se tratar de REPROVAÇÃO e os itens não atendidos na pré-inspeção visual, quando se tratar de REJEIÇÃO.

18. Os veículos aprovados deverão receber, além do Certificado de Aprovação do Veículo, um selo com código de barras identificador da inspeção, que deverá ser afixado pelo agente da concessionária dos serviços de inspeção, no pára-brisa dianteiro do veículo, ou se não for possível, em local adequado e visível, a fim de facilitar a fiscalização.

19. Antes da medição o analisador de gases deve garantir concentrações residuais de HC inferiores a 20 ppm.

ANEXO IV

PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO DE MOTOCICLOS E ASSELMELHADOS DO CICLO OTTO NO PROGRAMA I/M-SP

20. Previamente à inspeção, o veículo depois de recepcionado no Centro de Inspeção, deve ser direcionado para a linha de inspeção de motocicletas, onde deverá ser orientado a permanecer com o motor ligado para manter o aquecimento do motor, enquanto permanece na fila de espera.

21. Na linha de inspeção, o inspetor deve registrar a placa e realizar a conferência dos dados cadastrais do veículo.

22. Em seguida o inspetor registrará a quilometragem do veículo e certificar-se-á de que o motor do mesmo encontra-se em temperatura normal de operação.

23. A verificação da temperatura do motor poderá ser feita através de duas maneiras diferentes:

* Da informação do instrumento de painel do próprio veículo, quando existir;

* Da leitura, por termômetro digital, da temperatura externa do bloco do motor, a qual não deve ser inferior a 60° C. Neste caso, o termômetro deve ser apontado para a região quente do filtro de óleo, na parte externa do bloco do motor ou, na impossibilidade de medição nesse local, deve-se fazer a medição em outro ponto, próximo à galeria de circulação do óleo lubrificante do motor ou na base do cárter, evitando a medição em área que envolva a tubulação de escapamento.

24. Antes de iniciar a inspeção, o inspetor verifica qual o tipo do ciclo de trabalho do motor do veículo, se "2 tempos" ou "4 tempos". Se for de 2 tempos, o veículo deverá ser dispensado da inspeção.

25. Verificar se a cilindrada do veículo é de até 250 cm³ ou acima de 250 cm³, para seleção dos limites de emissões.

26. O inspetor deverá iniciar a inspeção procedendo a uma pré-inspeção visual, composta de duas etapas:

a. Verificar a compatibilidade dos dados do veículo com o cadastro do DETRAN, no tocante à:

* Cor

* Combustível

* Categoria

folha 07-04/2011
Pico. Nº 07-04/2011
leis Duarte X...
RF. 11.207

* Marca/modelo

b. Verificar se o veículo se encontra apto a ser inspecionado quanto à emissão gases. Para tanto deverá verificar, se o veículo apresenta:

* Funcionamento irregular do motor;

* Emissão de fumaça visível, exceto vapor d'água;

* Vazamentos aparentes de fluidos (gotejamento de óleo, combustível, água, outros fluidos);

* Alterações, avarias ou estado avançado de deterioração no sistema de escapamento (corrosão excessiva, furos não originais, falta de componentes), que causem vazamentos ou entradas falsas de ar ou aumento do nível de ruído. Obs.: Os sistemas de escapamento ou parte destes, não originais, poderão ser admitidos, desde que mantenham os padrões originais de desempenho;

* Alterações, avarias ou estado avançado de deterioração no sistema de admissão de ar, que causem vazamentos ou entradas falsas de ar ou aumento do nível de ruído.

* Insuficiência de combustível para a realização da medição de emissão.

27. Constatada qualquer das irregularidades descritas no item acima, o veículo será considerado "REJEITADO" não podendo iniciar os procedimentos de medição de gases, sendo então emitido o Relatório de Inspeção do Veículo, encerrando-se a inspeção.

28. No caso do veículo não ter sido rejeitado na pré-inspeção visual, o mesmo será submetido a uma inspeção visual dos itens de controle de emissão de gases e ruído, originalmente previstos para sua marca/modelo/versão, e dos dispositivos de informação sobre o funcionamento do motor. Devem ser observados, desde que visíveis sem qualquer desmontagem, os eventuais defeitos nos itens seguintes:

* Sistema PCV (ventilação positiva do cárter) ausente ou danificado. Todos os motocicletas fabricados a partir de 01/01/2006 devem possuir PCV;

* Fixação, conexões e mangueiras do sistema PCV, irregulares;

* Sistema EGR (recirculação de gases de escapamento) ausente ou danificado;

* Fixação, conexões e mangueiras do sistema EGR, irregulares;

* Presença, tipo de aplicação, estado geral, verificação do conteúdo e fixação do catalisador, irregulares;

* Presença, fixação e conexão elétrica de sonda lambda, irregulares;

* Sistema de injeção de ar secundário ausente ou danificado;

* Fixação da bomba (ou válvula PAIR) e/ou conexões do sistema de injeção de ar secundário, irregulares;

* Existência de dispositivos de ação indesejável e adulterações do veículo que tenham influência nas emissões, mesmo que estas possam parecer benéficas;

* Falta da tampa de reservatório de combustível e do reservatório de óleo do motor;

* Lâmpada (LIM) indicando mau funcionamento do motor;

* Avarias, ausência ou estado avançado de deterioração de encapsulamentos, barreiras acústicas e outros componentes que influenciam diretamente na emissão de ruído do veículo, previstos para a marca/modelo/versão do veículo.

29. Caso o veículo apresente pelo menos uma das irregularidades acima, o mesmo será considerado REPROVADO, porém mesmo assim deverá ser submetido à medição das emissões dos gases para efeito de orientação ao usuário através do relatório de inspeção.

30. O inspetor deverá decidir sobre a seleção do veículo para ser submetido à inspeção de ruído, o que deverá ocorrer em local adequado e segundo procedimento específico. O sistema informatizado também deverá selecionar aleatoriamente alguns veículos não indicados pelo inspetor para controle e auditoria do processo de inspeção.

31. Previamente à medição de gases, o inspetor deverá verificar o número de saídas do escapamento independentes, devendo-se considerar como resultado das medições, o que apresentar o maior valor.

32. Para fim de determinação do número de saídas de escapamento, considera-se mais de um escapamento quando os gases de escape, desde as câmaras de combustão, são expelidos por tubulações totalmente independentes sem qualquer interligação entre si.

33. Antes da medição das emissões de gases, o inspetor deverá conectar o sensor do tacômetro ao veículo para comprovação da estabilização da rotação de marcha lenta dentro de uma faixa de variação máxima de 300 RPM. A verificação da velocidade angular do motor deve ser feita com um tacômetro apropriado, sem que haja a necessidade de desmontagem de qualquer peça do veículo.

34. Caso a marcha lenta se mostre instável o motor pode ser acelerado rapidamente por três vezes consecutivas e retornar ao regime de marcha lenta, quando nova verificação deve ser feita.

35. Se ainda for verificada instabilidade da rotação de marcha lenta ou se o valor encontrado para a marcha lenta estiver fora da faixa especificada, o veículo será considerado REPROVADO, porém mesmo assim deverá ser submetido à medição das emissões dos gases.

36. Caso o modelo do veículo não permita a captação da rotação do motor, o inspetor deverá verificar visualmente e auditivamente, se a rotação de marcha lenta está estabilizada. Em caso positivo, a inspeção deve prosseguir sem a necessidade de registro da rotação. Caso o inspetor verifique que a rotação de marcha lenta não está estável, o veículo deverá ser REJEITADO por "Funcionamento irregular do motor".

37. Para a execução das medições de emissões de gases, o inspetor deverá seguir a sequência abaixo descrita:

* O veículo deve estar posicionado de maneira perpendicular ao plano do solo, com suas rodas apoiadas no solo, e com o motor em marcha lenta.

* Antes da realização da medição de gases o inspetor deve se certificar de que o veículo esteja com o acelerador na posição de repouso.

* Posicionar a sonda em dispositivo equivalente aos apresentados nas figuras II e III abaixo, que permitam que a tomada da amostra não seja afetada pela entrada de ar externo ou pelos pulsos da exaustão dos gases do motor.

*

*

*

*

Anexo nº 07/32

*

Folha 609114
Proc. Nº 01.01.1111
Isis Duarte de Azevedo
RF. 11.201.1111

* O tubo extensor reto deve possuir, pelo menos, 400 mm de comprimento e diâmetro máximo de 60 mm, onde deve ser posicionada a sonda de amostragem, seja pela extremidade de saída ou incorporada no tubo extensor. O extensor deve ser ajustado à ponteira do tubo de escapamento por meio de acoplamento flexível, que amortecia as vibrações do escapamento e as pulsações dos gases e seja estanque à entrada de ar externo. Outras configurações podem ser usadas, desde que possibilitem tomadas de amostra representativa e resultados equivalentes aos obtidos com a configuração recomendada.

* O equipamento analisador de gases deve efetuar medição de CO, CO₂ e HC em regime de marcha lenta e enviar os resultados ao computador de gerenciamento da inspeção que os registrará e calculará o fator de diluição dos gases de escapamento do veículo.

* Se o fator de diluição resultar superior a 2,5 o posicionamento da sonda de amostragem deve ser verificado e o ensaio reiniciado. Caso persista o valor elevado para a diluição, na segunda tentativa, o veículo deve ser reprovado. Para efeito da correção dos valores medidos de CO e HC, quando o fator de diluição resultar em valor inferior à unidade, o mesmo deverá ser arredondado para 1,0.

* Em qualquer etapa das medições, se a emissão de HC for superior a 7000 ppm o ensaio deve ser interrompido para não contaminar os analisadores e o veículo será considerado reprovado.

* Se os valores corrigidos de CO e HC não atenderem aos padrões de emissão estabelecidos, o motor deve ser acelerado rapidamente por três vezes consecutivas, retornar para o regime de marcha lenta e nova medição deve ser realizada. Na eventualidade de os novos valores corrigidos de CO e HC também não atenderem aos limites estabelecidos, o veículo será considerado REPROVADO.

* Em caso de atendimento aos limites de emissão e do veículo ter sido aprovado na inspeção visual, o mesmo será considerado APROVADO e será emitido o certificado de Aprovação do Veículo. Em caso contrário, o veículo será considerado REPROVADO e será emitido o Relatório de Inspeção do Veículo.

* Os veículos derivados de motocicletas poderão ter a emissão dos gases de exaustão medida de forma similar à estabelecida para os veículos dos quais derivam.

38. O Certificado de Aprovação do Veículo deverá informar os limites e os valores obtidos nas medições.

39. O Relatório de Inspeção do Veículo deverá informar os limites e os valores obtidos nas medições e os itens não atendidos na inspeção visual, quando se tratar de REPROVAÇÃO, ou os itens não atendidos na pré-inspeção visual, quando se tratar de REJEIÇÃO.

40. Os veículos aprovados deverão receber, além do Certificado de Aprovação do Veículo, um selo com código de barras identificador da inspeção.

41. Antes da medição o analisador de gases deve garantir concentrações residuais de HC inferiores a 20 ppm.

ANEXO V

PROCEDIMENTOS PARA A MEDIÇÃO DE RUÍDO

A inspeção de veículos em uso para determinar a sua conformidade com as exigências de controle de ruído deve iniciar por uma inspeção visual para que o inspetor verifique se há ocorrência de anormalidades tais como a ausência de componentes, peças defeituosas, corroídas ou não originais e com características não aplicáveis ao modelo ou versão do veículo.

Em seguida deve ser realizada uma pré-análise auditiva para verificar se os veículos apresentam timbres e níveis de ruído considerados anormais, realizada por um inspetor devidamente treinado para este reconhecimento.

Caso o inspetor verifique alguma anomalia, na pré-análise auditiva, o veículo deve ser submetido à medição do ruído na condição parado para a confirmação da avaliação inicial.

Além disso, tal ensaio será também aplicado aleatoriamente aos veículos não selecionados, para auditoria do processo e verificação da habilidade do inspetor.

Os ensaios devem ser realizados por metodologia baseada no item 6 da norma "Ruído Emitido por Veículos Automotores na Condição Parado - Método de Ensaio" NBR 9714, no que se refere à medição de ruído nas proximidades do escapamento, utilizando-se equipamento previamente calibrado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial-INMETRO ou laboratórios pertencentes à Rede Brasileira de Calibração-RBC, observada as seguintes alterações:

1. A velocidade angular do motor deve ser estabilizada nos seguintes valores, sendo admitida uma variação máxima de ± 200 rpm.

1.1. Para todos os veículos automotores, a velocidade de teste é a publicada pelo fabricante como sendo a rotação de ensaio. Na ausência desta, será adotada $\frac{1}{2}$ da velocidade angular de potência máxima do motor, exceto os constantes nos incisos 1.2 e 1.3;

1.2. Para motocicletas e semelhantes:

a) Para motores com potência máxima acima de 5000 rotações por minuto, a velocidade de teste é de $\frac{1}{2}$ da velocidade angular de potência máxima do motor; ou

b) Para motores com potência máxima até de 5000 rotações por minuto, a velocidade de teste é de $\frac{1}{4}$ da velocidade angular de potência máxima do motor;

1.3. Para veículos que, por projeto, não permitam a estabilidade nas velocidades indicadas, deve-se utilizar a rotação máxima que possa ser estabilizada.

1.4. No caso da velocidade angular de potência máxima ser desconhecida, o ensaio de ruído de veículos com motor do ciclo Otto poderá ser realizado sob as seguintes RPM:

a) 2500rpm e a 3500rpm para veículos leves anteriores a 1997;

b) 3000rpm e a 4000rpm para os motocicletas, bem como os veículos leves de 1997 em diante;

1.5. No caso da velocidade angular de potência máxima ser desconhecida, o ensaio de ruído de veículos com motor do ciclo Diesel poderá ser realizado a $\frac{1}{4}$ da rpm máxima livre.

2. Os analisadores de ruído podem ser de tipo I ou II e devem ser posicionados na altura da saída do tubo de escapamento (ou a 20cm mínimo do solo), a 50 cm de distância da sua extremidade e a $45 \pm 10^\circ$ do eixo do tubo, utilizando-se um gabarito conforme figura a seguir.

Anexo nº 08/32

3. A medição do ruído de fundo será substituída pela medição do nível de ruído ambiente instantâneo em um momento mais próximo possível do instante de aquisição do valor do ruído de escapamento.

3.1. Se o ruído medido resultar inferior ao limite aplicável, o veículo será considerado como aprovado no ensaio.

3.2. Caso a diferença entre o valor medido e o nível de ruído ambiente seja inferior a 10 dB(A) e superior a 3 dB(A) e o nível de ruído total exceder o limite aplicável, é permitida a utilização da fórmula abaixo para a correção (também representada pela curva a seguir), subtraindo o ruído ambiente para a determinação da

1000
Proc. nº 01-000000
61
Sis. Dueto Rótulos
RF. 11/207

efetiva emissão sonora.

Esta curva é gerada a partir da fórmula de subtração de fontes sonoras:

Anexo nº 09/32

4. O resultado do ensaio, para efeito de comparação com o limite estabelecido, é a média de 3 resultados válidos com variação máxima de 2 dB(A).

5. Os locais indicados para a execução dos ensaios serão os comprovadamente adequados ..

6. Caso seja constatada alguma anormalidade na inspeção visual, o veículo será considerado REJEITADO.

7. Se o resultado do ensaio for superior ao limite estabelecido, o veículo será considerado REPROVADO.

8. No ano exercício de 2010, os resultados da inspeção de ruído terão caráter de conscientização e levantamento de dados, não sendo motivo de bloqueio do licenciamento do veículo.

Anexo nº 10/32

Anexo nº 11/32

Anexo nº 12/32

Anexo nº 13/32

Anexo nº 14/32

Anexo nº 15/32

Anexo nº 16/32

Anexo nº 17/32

Anexo nº 18/32

Anexo nº 19/32

Anexo nº 20/32

Anexo nº 21/32

Anexo nº 22/32

Anexo nº 23/32

Anexo nº 24/32

Anexo nº 25/32

Anexo nº 26/32

Anexo nº 27/32

Anexo nº 28/32

Anexo nº 29/32

Anexo nº 30/32

Anexo nº 31/32

Anexo nº 32/32

[Voltar](#)

[Imprimir](#)

[Prefeitura da Cidade de São Paulo](#) | [Expediente](#) | [Portal e Inclusão Digital](#) | [São Paulo, 29 de Junho de 2011](#) | [Contato](#) | [Mapa do site](#) |

Folha 64
Proc. Nº 01-049874
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Serviços | A Cidade | Compras | Notícias | Governo
CGE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.

Busca no portal

15°C 29km 5 e 6

Fls. 63
Proc. Nº 001-000000000-11
D. Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Pesquisa de Legislação Municipal

Nº 129 Ano: 2010 Secretaria: SVMA

Voltar

Imprimir

PORTARIA 129/10 - SVMA

– EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO, Secretário Municipal de Verde e do Meio Ambiente, autoridade municipal do Sistema Nacional do Meio Ambiente, no uso de suas atribuições legais e de acordo com a Lei Orgânica do Município de São Paulo, com a Lei Municipal nº 11.426/93 e com o Decreto Municipal nº 42.833/2003 e,

CONSIDERANDO que o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M-SP, instituído pela Lei Municipal nº 11.733/95, alterada pela Lei Municipal nº 12.157/96 e Lei Municipal nº 14.717/08, visa à avaliação da conformidade dos veículos em uso com suas especificações originais e foi implantado conforme Decreto Municipal nº 49.463/08 e revogado pelo Decreto Municipal nº 50.232/08;

CONSIDERANDO que o Decreto Municipal nº 50.530/2009 instituiu na SVMA a Comissão de Acompanhamento e Fiscalização do Contrato de Concessão de Serviços de Implantação e Execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso no Município de São Paulo – I/M-SP;

CONSIDERANDO que a Lei nº 10.203 de 22 de fevereiro de 2001 estabelece que compete ao Poder Público Municipal, dos municípios com frota total igual ou superior a três milhões de veículos, no desenvolvimento de seus Programas estabelecer processos e procedimentos diferenciados, bem como limites e periodicidades mais restritivos, em função do nível de comprometimento do ar;

CONSIDERANDO que a Portaria Normativa nº 8 do IBAMA de 27 de abril de 2009 Autoriza a comercialização do estoque de passagem de motocicletas e similares de cada empresa solicitante detentora de LCM válidas para as fases PROMOT II para veículos produzidos ou importados até 31 de março de 2009;

CONSIDERANDO a publicação da Resolução CONAMA nº 418/2009, regulamentada pela Instrução Normativa IBAMA nº 06/2010 que estabelece os prazos de implantação do programa e requisitos técnicos para a avaliação do estado de manutenção dos veículos em uso;

RESOLVE:

Art. 1º. São objetos da inspeção anual de que trata o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M-SP, instituído pela Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, alterada pelas Leis nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, e nº 14.717, de 17 de abril de 2008, as seguintes classes de veículos automotores, independentemente do sistema de propulsão e do combustível utilizados:

I - ônibus, microônibus, vans e demais veículos similares usados para o transporte público de passageiros;

II - caminhões e demais veículos similares usados para o transporte de cargas;

III - camionetas de uso misto, vans, peruas, utilitários, picapes e automóveis;

IV - motocicletas, motonetas e triciclos de uso urbano;

Parágrafo único. Ficam isentos da inspeção ambiental veicular os veículos equipados com motor dois tempos, veículos movidos apenas por gás metano, veículos híbrido (movido por motor a combustão interna e elétrico) veículos de coleção, os veículos concebidos unicamente para aplicações militares, agrícolas, de competição, tratores, máquinas de terraplenagem e pavimentação e outros de aplicação ou de concepção especial sem procedimentos específicos para obtenção de Licença para Uso da Configuração de Veículo ou Motor – LCVMI.

Art. 2º. A frota-alvo a ser inspecionada, será a totalidade da frota registrada no Município de São Paulo, independentemente do sistema de propulsão e do combustível ou ano de fabricação.

Art. 3º. Os veículos cujo ano de fabricação é o mesmo do ano em exercício, ou o ano de fabricação é o ano anterior, e realizou seu primeiro licenciamento no ano em exercício, estão dispensados da inspeção.

Art. 4º. Para os veículos de todos os tipos, as inspeções referentes ao ano em exercício deverão ser realizadas com antecedência de até 90 (noventa) dias da data limite para o licenciamento, sendo que o agendamento para a inspeção será liberado 120 dias antes da data limite para o licenciamento.

Parágrafo Único. Após a data limite de inspeção os proprietários de veículos poderão agendar a inspeção ambiental veicular a qualquer momento, uma vez que a não realização da inspeção ambiental veicular impedirá o licenciamento do veículo, sujeitando-o

Pesquisa de Legislação Municipal

Nº 63 Ano: 2011 Secretaria: SVMA

Voltar

Imprimir

PORTARIA 63/11 - SVMA

EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO, Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente, autoridade municipal do Sistema Nacional do Meio Ambiente, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e de acordo com a Lei Orgânica do Mun., com a Lei 11.426/93 e com o Dec. Mun. 42.833/03;

CONSIDERANDO que em cumprimento às disposições da Lei Mun. 12.157/96, que criou o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M-SP e em conformidade com a Lei Mun. 14.717/08 e Dec. Mun. 50.232/08;

CONSIDERANDO a Portaria 129/SVMA/10 que estabelece, entre outros aspectos, os limites de ruído para veículos Ciclo Diesel, Ciclo Otto, Motocicletas e Motonetas.

CONSIDERANDO que para efeito dos programas de inspeção e manutenção de veículos em uso, a Instrução Normativa - 127/06 do IBAMA exige que os fabricantes e importadores de veículos, inseridos nas exigências do PROCONVE e PROMOT disponibilizem em suas páginas oficiais na Rede Mundial de Computadores os valores declarados de ruído na condição parado e do índice de fumaça em aceleração livre, para as configurações de cada MARCA/MODELO, produzidas ou importadas;

CONSIDERANDO a necessidade de atualizar as informações compiladas das páginas oficiais na Rede Mundial de Computadores dos fabricantes e importadores de veículos visando permitir as corretas medições do índice de fumaça em aceleração praticados atualmente pela Concessionária Controlar;

RESOLVE:

Art 1º A Tabela de Especificações de Veículos, vigente na forma prevista na Portaria 129/SVMA/10, fica alterada para os veículos da nova Tabela integrante do Anexo I desta Portaria, operando efeitos a partir de 06/06/2011 para fins de critérios de aprovação para a medição de ruído.

Art 2º Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Anexo nº 01/33

Anexo nº 02/33

Anexo nº 03/33

Anexo nº 04/33

Anexo nº 05/33

Anexo nº 06/33

Anexo nº 07/33

Anexo nº 08/33

PROJETO DE LEI 01-00106/2011 do Vereador Chico Macena (PT)

“Altera a lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, que 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. Acrescente-se Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995 o artigo abaixo descrito:

Art. 5a. O procedimento de inspeção veicular compreende as seguinte fases:

I - pré-inspeção visual;

II - inspeção visual;

III - inspeção mecânica e

IV - medição de ruídos.

Parágrafo 1º. As fases do procedimento de inspeção veicular, que trata o caput, devem ser realizadas e esgotadas em uma única inspeção.

Parágrafo 2º. Concluída todas as fases da inspeção veicular mencionados nos incisos do caput, a concessionária deverá emitir relatório indicando todas as causas de rejeição e ou reprovação a serem sanadas pelo munícipe.

Art. 2º. As despesas decorrentes da execução desta lei, correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes.”

Proc. Nº 01-00149/2011
207

PROJETO DE LEI 01-00149/2011 do Vereador Salomão (PSDB)

"Dispõe sobre o serviço de radares medidores de velocidade fixos e móveis no Município de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica assegurado ao proprietário de veículo, tolerância mínima de 7% de velocidade pelos radares medidores de velocidade fixos e móveis, conforme portaria 115 do INMETRO, de 29 de junho de 1998, que assegura nos equipamentos aferidos margens de erros de 5% a 7%, km/h para cima ou para baixo:

Art. 2º Somente poderão ser aplicadas multas com as velocidades previstas no velocímetro com número múltiplo de 5km/h, considerando a margem de erro.

Art. 3º Nas multas devem constar número do equipamento, velocidade conforme prevista nesta lei, data da aferição pelo INMETRO, dia, mês, hora, ano e local.

Parágrafo único. As multas encaminhadas ao infrator, que não constarem estas informações, se tornarão sem efeito.

Art. 4º O atraso da aferição dos aparelhos acarretará multa de R\$ 5.100,00, aplicada pelo Prefeitura Municipal para cada equipamento.

§ 1º Nos casos de reincidência, cobrança será em dobro e cancelamento do contrato de prestação de serviço.

Art. 5º O INMETRO com base na presente lei deverá aferir todos os equipamentos.

Art. 6º O executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias.

Art. 7º Fica assegurado ao proprietário de veículos cadastrados no sistema da Prefeitura ou empresa prestadora de serviço para circulação em horário de rodízio, a dispensa do envio da notificação.

Art. 8º As despesas decorrentes da execução desta Lei, correção por conta de dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessário.

Art. 9º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação revogada as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

RECEBIDO

Comissão de Constituição e Justiça

Em 08/08/2011 às 15h

RF

Matthias da Silva T. Xavier

Técnico Administrativo

RF: 11.233

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Para Relatar.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e

Legislação Participativa.

Em

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
nos termos do § 3º do artigo 63 do R.I.RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SEÇÃO DE PROCESSAMENTO LEGISLATIVO

EM 11/08/11 ÀS 11:10h

POR Ale

SAÍDA: 20/08 ÀS 14h40 ASS: [assinatura]

REDISTRIBUÍDO

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Para Relatar.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e

Legislação Participativa.

Em

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
« termos do § 3º do artigo 63 do R.I.RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SEÇÃO DE PROCESSAMENTO LEGISLATIVO

EM 23/10/11 ÀS 17:35h

POR Joel

SAÍDA: ÀS: h ASS:

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SEÇÃO DE PROCESSAMENTO LEGISLATIVO

EM 10/11/11 ÀS 14:00h

POR Ale

SAÍDA: 18/11 ÀS 15h00 ASS: [assinatura]

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULOSegue juntado nesta data guia de informação rubricado sob
documento

folha n. 67269 s)

Rubem Davi Romancini
Técnico Administrativo

RF 11.257



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

16 - PAR
16- 01934/2011

pl0297-11

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0297/11**

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Anibal de Freitas, que institui o "bônus ambiental".

De acordo com o projeto, o referido bônus corresponderá ao valor do preço público pago à empresa concessionária do serviço de inspeção veicular na cidade de São Paulo e será concedido ao proprietário ou ao arrendatário do veículo automotor que não possua infração por excesso de velocidade e desrespeito ao semáforo no período de janeiro a dezembro do ano anterior ao da inspeção veicular obrigatória.

O projeto merece seguir em tramitação.

Sob o aspecto formal, foi respeitada a competência legal para a matéria objeto do projeto em análise.

Dispõe o art. 30, I, da Constituição Federal que compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local. Reiterando a Carta Maior, a Lei Orgânica Paulistana reza, em seu art. 13, *caput* e inciso I, que cabe à Câmara dispor sobre as matérias de competência do Município, especialmente, legislar sobre assuntos de interesse local.

Como bem ensina o doutrinador HELY LOPES MEIRELLES, "*o que define e caracteriza o 'interesse local', inscrito como dogma constitucional, é a predominância do interesse do Município sobre o do Estado ou da União*" (in *Direito Municipal Brasileiro*, p. 111, 16ª edição).

Ademais, a propositura encontra fundamento no art. 37, *caput*, da Lei Orgânica Municipal, segundo o qual a iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão Permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos Cidadãos.

Vale destacar, ainda, o disposto no art. 179 da Lei Orgânica, que atribui ao Município competência para organizar o trânsito no âmbito de seu território.

No mérito, o projeto intenta reduzir os acidentes de trânsito na cidade.

Com efeito, ao propor a concessão do bônus aos que não cometam infrações graves de trânsito, tais como excesso de velocidade e não respeitar a sinalização do semáforo, pretende-se dar maior incentivo aos motoristas para dirigir com segurança.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, art. 208, avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória é infração gravíssima. Já transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local é infração cuja gravidade varia entre média, grave e gravíssima (art. 218), de acordo com a porcentagem ultrapassada.

A matéria insere-se no âmbito da regulamentação do trânsito, que é "*o deslocamento de pessoas ou coisas (veículos ou animais) pelas vias de circulação*" (in *"Direito Municipal Brasileiro"*, 6ª ed., Ed. Malheiros, pág. 318).

Palácio Anchieta Viaduto Jacareí, 100 São Paulo - SP CEP 01319-900 fone (11) 3396-4000 www.camara.sp.gov.br
pl0297-11 I

17 - RELCOM
17- 01996/2011



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0297-11

Analisada a questão sob o ponto de vista da regulamentação do trânsito, temos que embora a Carta Magna reserve privativamente à União a iniciativa de leis sobre trânsito e transporte (art. 22, XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, que são atividades de interesse local (art. 30, I e V).

É o que ensina Hely Lopes Meirelles, em "Direito Municipal Brasileiro", Ed. Malheiros, 6ª ed., págs. 319/320 e 363:

"A circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo o território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população (...) Na competência do Município insere-se, portanto, a fixação de mão e contramão nas vias urbanas, limites de velocidade e veículos admitidos em determinadas áreas e horários, locais de estacionamento, estações rodoviárias, e tudo o mais que afetar a vida da cidade (...) Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação há de ser o estabelecimento de boas normas de circulação, tendentes a descongestionar o centro urbano, os locais de comércio, os pontos de retorno (...) Nessa regulamentação local, além das normas gerais contidas no Código Nacional de Trânsito e nos regulamentos estaduais, o Município pode estabelecer condições particulares para cada rua ou zona, atendendo às peculiaridades locais e ao perigo que oferece à coletividade" (grifamos).

Logo, é inquestionável a competência municipal para regradar condições particulares do tráfego local.

Com relação à instituição do bônus, importa esclarecer que o reembolso do valor da inspeção veicular já é autorizado por lei.

A Municipalidade, inclusive, no início da implantação da inspeção veicular, restituía ao proprietário do veículo o valor cobrado para a sua realização, caso o veículo fosse aprovado na inspeção, com respaldo no art. 4º da Lei nº 11.733/95, alterado pela Lei nº 14.717/2008, que assim dispõe:

"Art. 4º. O proprietário do veículo aprovado na inspeção de que trata o art. 1º desta lei, ou o arrendatário mercantil, poderá solicitar à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA o reembolso do valor do serviço pago à concessionária, obedecidas, cumulativamente, as seguintes condições:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0297-11

I - o proprietário do veículo, ou o arrendatário mercantil, não poderá estar inscrito no Cadastro Informativo Municipal - CADIN MUNICIPAL, instituído pela Lei nº 14.094, de 6 de dezembro de 2005;

II - o veículo deverá estar com o licenciamento regularizado;

III - não haver débito vencido do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores - IPVA ou de multa por infração de trânsito lavrada por qualquer ente da Federação, em nome do proprietário, ou do arrendatário mercantil, do veículo inspecionado.

Parágrafo único. O valor do reembolso de que trata o "caput" deste artigo será definido anualmente pelo Executivo, por meio de decreto, e poderá ser de até 100% (cem por cento) do valor pago pelo proprietário do veículo, ou pelo arrendatário mercantil, a concessionária" (destacamos).

Entretanto, apenas em 2009 houve o mencionado reembolso, autorizado pelo Decreto nº 51.146/2009, sendo que nos anos seguintes a Municipalidade não concedeu mais o benefício.

O presente projeto visa retomar o aludido reembolso, já previsto em lei, todavia vinculando sua concessão à maior segurança no trânsito, medida essa louvável e amparada pela legislação, restando apenas a competente análise meritória pelas Comissões de Mérito.

O projeto dependerá para sua aprovação de voto favorável da maioria absoluta dos membros desta Casa, nos termos do art. 40, § 3º, XII da Lei Orgânica do Município, devendo ser convocadas durante sua tramitação pelo menos 2 (duas) audiências públicas, conforme art. 41, VIII, da Lei Orgânica do Município.

Ante o exposto, somos pela **LEGALIDADE**.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 14/12/2011.

ABEL ANNI

ADILSON AMADEU

ADOLFO QUINTAS

AURELIO MIGUEL

ARSELINO TATTO

DALTON SILVANO

FLORIANO PESARO

JOSÉ AMÉRICO

MARCO AURELIO CUNHA

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 17 / 12 / 11

Pág. 115 Col. 02

Conferido _____

Rubem Davi Romancini
Técnico Administrativo

RE 11.257
A Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.

Em 21 / 12 / 11

Rubem Davi Romancini
Técnico Administrativo

RE 11.257

Recebido na Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.

São Paulo, 19 / 01 / 12 às 12 h

Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF: 11372

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

PAULO RANGÉ

Para relatar.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Em 20 / 01 / 12

Presidente

Prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º,
do R.I.

Segue em juntado 5 nesta data documentação(s)

e papel de informação rubricado 5 sob folha

nº 70 e 82

Em 11 / 05 / 12

Inamar Alves de Sousa Junior
Secretário da Comissão
RF - 101204



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

Folha nº 70

do Processo nº 01-297/2011

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

PRESIDENTE: TIÃO FARIAS

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 09 DE MAIO 2012

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Bom dia a todos. Na qualidade de Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da 2ª audiência pública do ano de 2012 na presença dos Vereadores Juscelino Gadelha e Tião Farias, que preside esta sessão. Anuncio também a presença do Vereador Salomão. Seja muito bem-vindo.

Informo que esta reunião está sendo transmitida pela internet através do portal da Câmara Municipal de São Paulo no endereço: www.camara.sp.gov.br, link Auditórios On-Line.

Esta audiência está sendo realizada para discutir os projetos de lei conforme a pauta publicada no *Diário Oficial da cidade de São Paulo*.

Passo a presidência desta reunião ao nobre Vereador Juscelino Gadelha, em razão de compromissos assumidos anteriormente.

Tem a palavra o Vereador Juscelino Gadelha.

O SR. JUSCELINO GADELHA – É motivo de orgulho substituí-lo, Sr. Presidente.

- Assume a presidência o Sr. Juscelino Gadelha.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha) – Cumprimento o nosso amigo e companheiro Salomão, defensor dos taxistas na cidade de São Paulo. Outro dia peguei dois táxis e conversando com os motoristas percebi que eles enxergam o Salomão como um defensor da categoria.

O SR. SALOMÃO – Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha) – Daremos início à audiência pública do PL 86/2011 do Vereador Souza Santos que institui a adaptação de banheiros públicos e de fácil acesso para pessoas com deficiência, em centros esportivos e parques do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Há alguém inscrito para falar a respeito desse projeto? Não havendo, dou por realizada a audiência do PL 86/2011.

Passemos ao próximo item: PL 109/2011 do Vereador Alfredo Cavalcante que dispõe sobre a obrigatoriedade de estacionamento para carros e motocicleta nas escolas públicas municipais, e dá outras providências.

Há alguém inscrito para defender o projeto? Não havendo, então, considero realizada a audiência pública do PL 109/2011.

Passemos ao próximo item: PL 136/2011 do Vereador Celso Jatene que altera a lei nº 14887/09 (inclui um representante da Polícia Civil como observador no Cades)

Há alguém inscrito para defesa desse projeto? Não havendo, considero realizada a audiência pública do PL 136/2011.

Passemos ao próximo item: PL 170/2011 do Vereador Quito Formiga que dispõe sobre a substituição do uso de embalagem plástica utilizada pelos órgãos da Administração Pública Municipal direta e indireta e dá outras providências.

Há alguém inscrito para a defesa?

Sr. Paulo da Colina, do Instituto Nacional do Plástico.

O SR. PAULO DA COLINA – O nosso instituto é uma entidade tecnológica setorial da indústria do plástico. Não concordamos com o PL que está sendo apresentado, por dois motivos: o referido PL propõe a substituição do plástico convencional pelo biodegradável.

Acontece que o plástico biodegradável, nas condições brasileiras da atualidade, é extremamente prejudicial para o meio ambiente e para as contas públicas. Vou explicar.

Hoje, nosso país não produz a resina que serve para fabricação do filme plástico do biodegradável. O mundo inteiro começa a fazer isso nos últimos 10 anos, com uma produção insignificante.

Hoje, temos alguns ensaios na cidade de Belo Horizonte, em Jundiaí, onde podemos notar fortemente a falta que faz a matéria prima que é importada 100% da Alemanha.

Outro aspecto do malefício que esse produto pode trazer para a nossa cidade é o fato de, uma vez sendo biodegradável, deveria ser acompanhado de certas políticas municipais, como a coleta seletiva, que obrigasse todo produto biodegradável estar no mesmo envelope, no mesmo saco e ser carregado por uma usina de compostagem.

Acontece que não existem usinas de compostagem em nosso país e em nossa cidade, pelo

menos no nível de 10-12 mil toneladas de lixo orgânicos que produzimos diariamente.

Esse material se aprovado será carregado para um aterro sanitário e, neste momento, sofrerá uma biodegradação provavelmente anaeróbica, no fundo da compactação de terra e vai produzir metano, que é o gás mais agressivo para o meio ambiente, no sentido de atacar o efeito estufa.

Como já disse, a produção mundial é ineficiente e nós temos uma produção que chega ao Brasil em torno de 2-3 mil toneladas, por ano, que não daria para cobrir efetivamente um décimo do consumo de qualquer cidade do nosso país.

Outro impacto importante, para tanto estou trazendo para a Comissão um estudo científico produzido pelo Ministério do Meio do Ambiente da Inglaterra, onde mostra que o plástico convencional é muito menos impactante para o meio ambiente do que o plástico biodegradável, naquelas condições que passei aos senhores.

Peço ao Sr. Presidente que registre a entrega deste documento que é uma tradução juramentada do estudo britânico a respeito.

Mas, além dos problemas ambientais que ocorrerão se essa lei for aprovada, acontecerá o que é pior, ou seja, o aumento do custo dessas embalagens para o poder público. A experiência que temos em diversas cidades brasileiras, uma sacola plástica – apenas para dar como exemplo de referência – custa de R\$0,02 a R\$0,03, uma sacola plástica biodegradável custa de R\$0,19 a R\$0,25, há acréscimo de 850% no custo das embalagens.

Por essa razão, somos contrários à substituição da resina tradicional pela biodegradável, enquanto o país não tiver condições de coleta seletiva e compostagem.

O pior que temos ainda a dizer é que o nosso país não tem um laboratório que consiga certificar essas embalagens, de acordo com as duas normas técnicas que ele menciona no seu corpo, a Norma Técnica 15449-1 e 2, da ABNT.

Como que vamos fazer para ter certeza que o Estado está comprando o material que se propõe na lei.

Então, por todos esses motivos somos contra que esse projeto de lei prospere,

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha) – O Sr. Paulo, do Instituto do Plástico, entrega o documento que vou anexar ao projeto.

Eu acho que esse é um debate muito interessante sobre a questão da sacola plástica, do biodegradável. Eu sou favorável ao biodegradável, que é muito importante para o meio ambiente por se dissolver mais rápido do que o plástico normal, ou seja, se o plástico normal demora 100 anos para se degradar, o biodegradável leva pouco mais de um ano, então esse é o fator positivo.

Outra questão é que o material é importado, mas já trazemos tanta coisa de fora, o carro, então, um material importante para o meio ambiente não fará diferença. A discussão é o seguinte: o que nós queremos para o meio ambiente? Temos de procurar soluções para melhorar a qualidade de vida, o meio ambiente, a questão do passivo ambiental na cidade de São Paulo, com a industrialização na década de 40 para a década de 50 com a industrialização. Existe um passivo muito grande, áreas muito grandes, contaminadas.

Com o maior respeito ao Instituto, é um debate importante, estou aberto à discussão com o setor, com a sociedade. Defendi a questão da renovação das sacolinhas plásticas, votei favoravelmente ao projeto. E acho que temos de mudar os nossos conceitos. Temos uma indústria importante não só para São Paulo, mas para o País, entretanto temos de nos renovar. O biodegradável é uma mudança benéfica, e o meio ambiente agradece.

Não sou contra o setor nem ao trabalho dos senhores. Inclusive abriremos uma questão nesta Casa a respeito de outras embalagens, como de xampu, por exemplo, que têm de ser biodegradável. Temos de mudar o conceito sobre os plásticos, de forma mais compatível ao meio ambiente.

Por isso, sou favorável a esse projeto quando entrar em pauta aqui na Câmara Municipal e estou aberto a uma discussão mais ampla sobre os plásticos.

O SR. PAULO DA COLINA – Ofereço a parte tecnológica do nosso Instituto à Câmara, principalmente a esta Comissão.

Em resposta a algumas posições do senhor, não sou contra o biodegradável. O biodegradável

utilizado em países onde se está preparado para ser utilizado torna-se um produto amigo do meio ambiente, transformando-se em composto orgânico, em húmus, e se integrará no meio ambiente.

No nosso país, onde a generalidade do nosso descarte de lixo são lixões, nem aterros sanitários, o biodegradável não pode ser aplicado sem prejudicar o meio ambiente, seja na produção de CO₂ ou de gás metano, que é 22 vezes mais agressivo do que CO₂.

Eu vivi um momento em que se alardeou muito a vantagem do biodegradável nos detergentes, há 40 ou 50 anos. As donas de casa encantaram-se com a biodegradabilidade dos detergentes. Com isso, usaram à vontade, deixaram correr nos efluentes de esgoto, acabando com todo o oxigênio do rio Tietê, do rio Pinheiros. E hoje vemos em Pirapora do Bom Jesus os resultados. Aquela espuma não é de graça, veio de algum lugar.

Deixo à disposição dos senhores todo o nosso corpo técnico para uma discussão bem profunda. Acreditamos que, hoje, no estágio atual do nosso país, esse projeto será prejudicial à nossa Prefeitura, pois ela gastará muito dinheiro, e não resultará em benefício ao meio ambiente. Pelo contrário, as sacolinhas biodegradáveis vão impactar o meio porque, quando um indivíduo pegar uma sacola biodegradável vai jogar na calçada, então vai produzir CO₂. E se ela for enterrada no aterro sanitário, produzirá metano, que é muito pior.

Portanto, Sr. Presidente, fica a minha proposta de maiores discussões. O nosso instituto está aberto e colocamos à disposição desta Comissão todo o nosso corpo técnico para tratar desse assunto.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha) – Obrigado, Sr. Paulo. Só para informá-lo que esteve aqui há uns 15 ou 20 dias o setor de plástico, todos os produtores do setor de plástico, porque foi aprovada nesta Casa uma lei que dá prazo a quem vende essas embalagens para torná-las retornável.

Então, haverá uma discussão aqui muito grande em relação ao plástico como um todo, e acho importante a sua presença para um debate mais amplo.

O SR. PAULO DA COLINA – Sr. Presidente, estamos trabalhando diretamente com o Ministério do Meio Ambiente, dentro da política nacional de resíduos sólidos. Daqui dois ou três anos, toda a logística reversa estará acertada e as embalagens estarão inclusas, sejam de plástico convencional, de papel, não escapamos, porque a Lei Federal está aí já, e será cumprida, sem dúvida.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha) – Está encerrada a audiência pública do PL 170/11, do Vereador Quito Formiga.

Está aberta a audiência pública do PL 210/11, do Vereador Attila Russomanno, do PP: Altera do item 11.2.1 da Seção 11.2 - Aberturas (portas e janelas) do Capítulo 11 – Compartimentos da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992 – Código de Obras e Edificações, e dá outras providências (estabelece largura mínima de 0,80m para todas as portas a fim de assegurar a circulação de pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida).

Não havendo inscritos para discutir o projeto, está encerrada a audiência do PL 210/11.

Está aberta a audiência do PL 221/11, do Vereador Attila Russomanno. "Acréscce a Subseção 2.2.5 à Seção 9.2 do Capítulo 09 do Anexo I da Lei 11.228, de 25 de junho de 1992, e dá outras providências (estabelece previsão de componentes básicos para isolamento e condicionamento acústico, de acordo com a disposição do NBR e ABNT, em salões de festas e salões de jogos e lazer, academias de ginástica, templos religiosos, buffets, entre outros)".

Não havendo inscritos para discutir, está encerrada a audiência pública do PL 221/11, do Vereador Attila Russomanno.

Está aberta a audiência do PL 246/11, do Vereador Aurélio Nomura. "Dispõe sobre estudo e relatório de impacto ambiental (EIA/RIMA) nos projetos de edificações acima de 2000 m², e dá outras providências".

Tem a palavra, para a defesa do projeto, a Sra. Lucila Lacrete, do Movimento Defesa São Paulo.

A SRA. LUCILA LACRETA – Bom dia a todos. Esse projeto de lei do Vereador Aurélio Nomura

é meritório, porque realmente reduz bastante a metragem quadrada daqueles projetos que precisam ter EIA/RIMA. E eu gostaria de sugerir um acréscimo no projeto de lei, que ele considere também a cumulatividade dos usos.

Por exemplo, os restaurantes da Vila Madalena, são edificações geradoras de tráfego que atraem muita gente e movimentação. Possuem área de 200, 300, 500 m² e, se colocados um do lado do outro, eles têm um impacto imenso na região e isso teria de ser contemplado. A minha sugestão, é que o nobre Vereador Aurélio Nomura no seu projeto de lei 246/11, considere também a necessidade de fazer EIA-RIMA, quando os usos cumulativamente atingirem essa área de 2000m² em um raio de 500 metros.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha) – Peço ao Movimento Defesa São Paulo, que deixasse por escrito, porque aí link no projeto, e aí quando fosse relatado, em audiência pública, o relator pode ou não acatar sugestão. A audiência pública vai para comissão, aí tem um relator, o relator não está aqui, de repente não vai saber.

A SRA. _____ - Enviaremos a proposta por escrito.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha) – Realizada a audiência pública do PL 246/11, de autoria do nobre Vereador Aurélio Nomura.

Passemos a audiência pública ao PL 291/11, de autoria do nobre Vereador Eliseu Gabriel. Tem alguém para defesa do projeto? (Pausa) Não havendo. Esta realizada a audiência pública do PL 291/11, de autoria do nobre Vereador Eliseu Gabriel.

Passemos a audiência pública ao PL 297/11, de autoria do nobre Vereador Anibal de Freitas Filho. Tem alguém para defesa do projeto? (Pausa) Não havendo. Esta realizada a audiência pública do PL 297/11, de autoria do nobre Vereador Anibal de Freitas.

Passemos a audiência pública ao PL 305/11, de autoria do nobre Vereador Salomão. Tem alguém para defesa do projeto? (Pausa)

Tem a palavra o nobre Vereador Salomão.

O SR. SALOMÃO – Sr. Presidente, há um ano esse projeto tramita aqui na Casa, vou ler a justificativa que consta no projeto. Fiz pequenas alterações, mas nada altera o conteúdo do texto: A Cidade de São Paulo conta cerca de 3000 mil pontos de taxis espalhados no Centro da Cidade e periferia. Nestes pontos há sempre vagas a serem preenchidas de taxistas que falecem e outros desiste do local de trabalho e outros deixam o ponto por divergência entre os próprios companheiros permissionários e por aí vai. Circulam pela cidade mais de 4000 mil taxis como alvará ponto livre. Esses taxistas geralmente param nos pontos quando não se encontram taxis, na maioria das vezes os permissionários se unem, faz um baixo assinado, encaminha ao diretor do departamento de transporte público, DTP, para o preenchimento da vaga e esse pedido lhe é negado, ou seja, indeferido. Destinado essas vagas apenas aos sorteios que são realizados no máximo uma vez por ano, quanto máximo, duas vezes deixando esses taxistas de ponto livre rodando pelas ruas gastando combustível sendo multado complicando ainda mais a situação do nosso trânsito do dia a dia. Quando para em um ponto, por consentimento dos permissionários, correm o risco de serem abordados pela fiscalização do departamento de transporte público DTP que retém seus documentos, por angariar passageiros de uma forma totalmente absurda que acontece com esses permissionários. A eles é imposta penalidade que vai da retenção do alvará, ou quando taxi, e de acordo com a situação interditam o taxímetro para impedir que este profissional continue trabalhando. É um absurdo. Isso é uma verdadeira ditadura. Não podemos mais conviver com esses abusos, ao poder de uma lei arcaica. A Prefeitura do Município de São Paulo arrecada dos serviços de taxi anualmente cerca de 10 milhões de taxas com renovação de alvará, ponto de taxi, inclusão em pontos e outros documentos. Muito pouco tem sido para compensar essa arrecadação para a Prefeitura do Município de São Paulo sem levar em conta o atendimento precário que é oferecido e a falta de respeito do Poder Público até o descumprimento da lei. Na maioria das vezes chegam a ficar até oito horas esperando no DTP, seja pleiteando uma vaga de ponto de táxi ou qualquer outro serviço.

Com a aprovação desta lei, Sr. Presidente, vamos abrir condições para que esses trabalhadores preencham as vagas existentes em pontos por meio de abaixo-assinados ou sorteios. Damos a condição também ao Poder Público, vamos contribuir com o aumento da

arrecadação para a Prefeitura. Cada inclusão, de novos taxistas em pontos, é cobrada uma taxa que gira em torno de R\$ 85,00. Vamos reduzir os carros circulando pelas ruas à procura do passageiro que nem sempre é fácil encontrar, além do aumento de carros circulando.

Essa reivindicação da categoria, Sr. Presidente, é antiga. Já tentei junto ao Diretor do Departamento por meio de portaria, o que não foi possível, ele negou. Assim oficializando o preenchimento dessas vagas existentes em pontos de táxis, vamos dar condições para que muitos pais de família vivam melhor e trabalhem com segurança, atendendo os passageiros, principalmente, aqueles que têm procurado os táxis que ficam em pontos.

Por serem todos cadastrados no Departamento de Transporte Público, geram mais confiança ao Poder Público e ao usuário desse meio de transporte. Assim, Sr. Presidente, peço o apoio dos Srs. Vereadores para valorizarem e garantirem mais o trabalho destes formadores de opinião, que prestam um grande serviço à Cidade, são o cartão postal, o cartão de entrada de quem chega.

E quanto aos pontos de táxis vazios, a partir da legalização da lei, vamos dar condições para esses profissionais trabalharem. Agradeço o Sr. Presidente e a todos os presentes que acompanham esta audiência pública.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Apenas para compreender, ex-Vereador Salomão, hoje os pontos têm donos, o taxista tem direito aquele determinado ponto. Nessa lei você libera esses pontos?

O SR. SALOMÃO – Todos.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Ponto vazio qualquer táxi pode encostar. É como no Rio de Janeiro.

O SR. SALOMÃO – O ponto estando vazio não significa que esse ponto tenha vaga. A lei libera no sentido de que o permissionário sabe que o ponto tem uma vaga, duas ou três. Eles têm dificuldade para preencher essas vagas porque são através de sorteio, que é feito uma vez por ano. Então a partir do momento que houver legalização, se houver vaga, eles fazem um abaixo-assinado entre eles permitindo que aquele permissionário puxe fila, se organize, legalizamos o seu cadastro e alvará no ponto e ele passa a atender esse ponto.

Com isso, passamos a atender também o usuário do meio de transporte que às vezes fica no ponto 20, 30 minutos ou mais, porque não tem táxi. Em todos os pontos faltam táxis, porque vivemos numa Cidade em que o trânsito é completamente complicado, o motorista que sai daqui e vai até a Av. Paulista, poderia ir e voltar em 10 minutos, mas às vezes gasta uma hora.

Então o meu projeto é para oficializar, para que nos pontos em que houver vagas, estas sejam preenchidas através de sorteio. Também, se o motorista quiser parar em um ponto que esteja ocioso, ele também pode pegar o passageiro, quando chegar um carro no ponto ele se desloca e vai embora. A partir do momento em que organizarmos isso vamos ter muito mais condições de atender o usuário desse meio de transporte.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Quero dizer que vou ser mais radical ainda, se vier esse projeto para eu relatar vou liberar todos os pontos. Não tem táxi pode encostar, porque muitas vezes o táxi está passando, o ponto está vazio e têm pessoas esperando no ponto. E o táxi não pode entrar nesse ponto porque é privado, tem dono.

Então, no meu ponto de vista, o funcionamento dos táxis no Rio de Janeiro é um exemplo muito positivo, os pontos não tem dono, qualquer táxi pode encostar nos pontos.

O SR. SALOMÃO – Sr. Presidente, na realidade, se o ponto está vazio o táxi pode parar, mas a maioria dos pontos hoje trabalha com telefone e a chave daquele cadeado, geralmente, fica com os permissionários. Quando um passageiro se desloca do seu apartamento ou qualquer outro local e vem até o ponto, esse motorista vai poder atender o passageiro. Agora, se chegar um carro ou dois, o motorista se desloca daquele ponto e vai para outro, mas isso acontece, Sr. Presidente, porque esse motorista não tem um ponto.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Dando sequência à audiência pública, vamos ao PL 309/2011, do nobre Vereador Juscelino Gadelha, define área com direito de preempção, imóvel localizado na Rua Sabbado D'Angelo, nº 657, Itaquera, e dá outras providências.

Tem a palavra o Professor Hélio.

O SR. HÉLIO – Sr. Presidente, Srs. Vereadores, venho fazer a defesa do PL 309/2011, que também tem uma ligação com o PL 329. Trata-se da questão da preempção de uma propriedade na Rua Sabbado D'Angelo, no Distrito de Itaquera, e quero dizer que cheguei em São Paulo no final de 1966, enquanto garoto havia muitos espaços, brincávamos na rua, nos parques, nos campos de várzea e, praticamente, com o crescimento da Cidade fomos perdendo todos esses espaços.

Hoje só temos um único e grande quarteirão no Centro de Itaquera, um casarão, que foi cedido para a TFP – Tradição, Família e Propriedade, numa cessão que vamos encaminhar à Comissão da Verdade da Câmara Municipal, para sabermos como se deu a cessão desse casarão. Sabemos a história da TFP, que combateu todos os direitos sociais, a reforma agrária e os avanços da Constituição de 88. Então é necessário investigar como se deu a cessão desse casarão a TFP.

Hoje esse quarteirão tem uma grande reserva florestal, quase mil metros quadrados, e no seu interior o grande casarão. É uma belíssima casa que foi de propriedade do empresário Sabbado D'Angelo, que era dono da empresa de cigarros Sudan. A cessão dessa propriedade pode ser discutida e nós, moradores e munícipes de Itaquera, estamos fazendo uma mobilização, já coletamos quase duas mil assinaturas e, na próxima audiência, entregaremos ao Sr. Presidente, objetivando a preservação daquele patrimônio histórico.

Além de dar apoio total à aprovação desse projeto, também apoiamos o PL 329, que prevê a criação de um parque. Temos muitos idosos, a população está cada vez vivendo mais, e tem de se deslocar para fazer suas caminhadas até o Parque do Carmo, a quatro quilômetros de distância. Com a criação desse parque essa população terá esse espaço de lazer e cultura.

Também, estamos num momento de crescimento do distrito devido à Copa do Mundo, o que aumentou a especulação imobiliária, os prédios elevaram seus valores em mais de 100%.

Pelas informações a TFP pretende vender esse casarão para a construção de prédios. Esse casarão praticamente está abandonado. Fazem a manutenção de uma capela com uma santa na frente. Nada contra a capela, mas o casarão está praticamente abandonado.

É necessário esse movimento da população para a preservação da história de Itaquera e preservação do meio dessa reserva florestal.

Pedimos o apoio dos Vereadores. Entregaremos o abaixo-assinado na próxima audiência e faremos uma movimentação trazendo moradores de Itaquera para que tenhamos garantida a aprovação dos dois projetos de lei, o 309 e o 329, do Vereador Juscelino Gadelha.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha) – Obrigado, Professor Hélio. Tem a palavra o Sr. Michel Oliveira.

O SR. MICHEL OLIVEIRA – Bom dia Presidente, Vereadores. Bom dia pessoal.

Venho aqui como morador de Itaquera e represento a União Municipal dos Estudantes Secundaristas – UMES.

Fizemos um trabalho em Itaquera recolhendo assinaturas para que o casarão seja tombado como patrimônio histórico e seja criada uma área de lazer e cultura para as pessoas do bairro.

Itaquera está crescendo, evoluindo e transformando-se numa grande metrópole. Está tendo uma valorização e isso é muito bom para a região e os moradores. Mas, não podemos nos esquecer de que precisamos também de cultura.

Moro em Itaquera e não temos áreas para os jovens e crianças. As crianças estudam de manhã e à tarde não têm o que fazer. Ficam na rua perdidas. É assim que começa tudo, os senhores sabem.

Com programas socioeducativos as pessoas da região também terão programas à tarde. Muitas crianças não têm acesso a cursos extensivos como inglês, teatro, cinema, música.

Quero trazer o apoio da juventude, da União Municipal dos Estudantes Secundaristas para que o projeto seja votado.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha) – Só queria acrescentar algo a respeito desse projeto, pois trata-se de um casarão que possui mais de 100 anos. É um casarão muito lindo,

maravilhoso, em uma área verde muito grande, inclusive com árvores centenárias.

Há condições de preservar o casarão na nossa memória. É uma forma de Itaquera preservar a sua memória através desse casarão e também a criação do parque para a preservação da grande área verde. É uma das poucas áreas verdes que restaram na região de Itaquera. Essa é a nossa defesa em relação à questão desse casarão e da criação do parque.

Para se ter uma ideia, esse casarão faz parte da memória viva de Itaquera e está localizado na área que pertence ao primeiro loteamento feito em Itaquera. O casarão possui a mesma idade que o bairro foi criado.

Os membros do TFP da família real brasileira costumavam se hospedar nesse casarão. Há também a questão da venda desse imóvel. Itaquera vive um *boom* da especulação imobiliária muito grande. Há a especulação de pôr o casarão abaixo e erguer um hotel em benefício do evento da Copa do Mundo. Não somos contra, mas que se faça em outro lugar.

Obrigado às duas pessoas que defenderam o projeto.

Dando continuidade, PL 309/11, do Vereador Juscelino Gadelha, concluída a audiência pública. PL 311/2011, do Vereador Adolfo Quintas, PSDB. "Altera o Quadro nº 10 e o Mapa nº 1 referidos no § 2º do art. 145 e Anexos à Lei 13.885, de 25 de agosto de 2004, que estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico; institui os Planos Regionais das Subprefeituras; dispõe sobre o parcelamento; disciplina e ordena o uso e ocupação do solo no Município de São Paulo e dá outras providências".

Inscrita, a Sra. Lucila Lacrete.

A SRA. LUCILA LACRETA – Bom dia à Mesa. O Vereador Adolfo Quintas propõe alterar a lista das vias consideradas coletoras na Lei do Zoneamento, a Lei 13.885, mais especificamente o parágrafo § 2º do artigo 145. Em que pese ser justa essa proposta de alteração, o Vereador estaria cumprindo decisão judicial. Quanto houve a revisão do Plano Diretor, em 2007, o Ministério Público entrou com uma ação civil pública pedindo para separar a revisão da Lei do Plano Diretor da Lei do Zoneamento, que haviam sido encaminhadas juntas. O judiciário disse que sim, que havia de se separar as duas revisões e que teria que ser feita a revisão do Plano Diretor primeiro – a Lei 13.430/2002 –, e, quando essa revisão estivesse terminada, começar-se-ia a revisão da Lei do Zoneamento, a Lei 13.885/2004. É obrigatório, por decisão judicial, que qualquer alteração da Lei 13.885 – cujo quadro de vias coletoras o PL 311/2011 propõe-se alterar – se faça somente depois que estiver concluída a revisão do Plano Diretor e com todas as consequências jurídicas que isso levaria.

Dessa forma, alerta esta Casa e peço, inclusive, ao Presidente da Mesa que solicite, talvez, para que a assessoria jurídica da Câmara informe essa decisão aos Vereadores, porque essa medida foi tomada em 2007, portanto bastante tempo, e pode ser que os Vereadores tenham se esquecido. Inclusive, existem dois projetos de lei aprovados nesta Casa - um dos quais que dá incentivos a hospitais e outro que dispõe sobre a licença provisória de funcionamento – que também contrariam essa determinação judicial e que estão sendo objeto de análise pelo Ministério Público com vistas a ajuizamento ou de ação civil pública ou de ADIn – Ação Direta de Inconstitucionalidade.

Há nesse projeto de lei, em nosso ponto de vista, há, uma ilegalidade latente e um descumprimento, por parte do Vereador Adolfo Quintas, de determinação judicial. Peço, então, que o autor seja informado dessa ponderação, que enviaremos por escrito.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha) – Então, Sra. Lucila, mande-nos por escrito, que anexaremos a ponderação ao projeto.

A SRA LUCILA LACRETA – Sr. Presidente, eu até gostaria de citar o número do processo para que fique registrado. Trata-se do Processo 583.53.07.116907-0. Não sei em qual Vara da Fazenda Pública ele correu, mas a determinação judicial está em vigor. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha) – Primeiramente, Lucila, tenho uma divergência com o Movimento Defesa São Paulo porque eu defendo a revisão, e a defendia naquela época, pois era uma forma de colocarmos limites à especulação imobiliária e introduzir pontos como incentivos às escolas e hospitais. São Paulo está hoje com vários tipos de problema que poderíamos ter resolvido com a revisão. Vocês, do Movimento, entraram na justiça e não queriam discussão. Julgo que São Paulo tem de ter não mais a revisão, mas um novo Plano

Diretor. Se eu ganhar a próxima eleição e estiver nesta Casa, defenderei que na próxima legislatura se faça um novo Plano Diretor. E vocês, do movimento organizado, em vez de ter ajudado na promoção da discussão e também na própria revisão do Plano Diretor, fizeram o processo empacar na justiça ao ingressar com um monte de ações para que a discussão não ocorresse. Eu, particularmente, sou contrário à especulação imobiliária, penso que ela tem que ser freada de alguma forma. O próprio casarão de Itaquera - cuja permanência temos defendido, pois a construção tem mais de cem anos - está sendo alvo da especulação imobiliária, estão querendo construir um prédio no local. Hoje há na cidade de São Paulo, em bairros como a Lapa, vários imóveis ainda não tombados, portanto ainda sem defesa e sendo destruídos. A especulação imobiliária a cada momento se volta para uma região. São alvo bairros como Mooca, Vila Romana, etc. E vocês, que defendem São Paulo, não nos deixaram fazer uma discussão justamente para impedir, de forma legítima, o avanço dessa especulação imobiliária. Tenho essa divergência com vocês há tempos.

A SRA. LUCILA LACRETA – Sr. Presidente, gostaria de esclarecer que essa ação civil pública foi impetrada pelo Ministério Público a partir de uma representação de várias entidades, dentre as quais o Defenda São Paulo; e que o pedido foi para separar a revisão das duas leis, que o Executivo decidiu fazer conjuntamente: o Plano Diretor, os 31 Planos Regionais e a Lei do Zoneamento. Essa foi a grande confusão. Eles misturaram duas leis que não tinham que ser misturadas. Tanto que a decisão é: “faça-se a revisão do Plano Diretor primeiro e, quando ela estiver terminada, faça-se a revisão dos 31 Planos Regionais e do Zoneamento”. O Executivo mandou para esta Casa o PL só da revisão do Plano Diretor. Foram feitas várias audiências públicas, a comunidade participou, e, por uma série de circunstâncias, esse PL, o 671, não foi adiante.

Então, como sociedade civil organizada, naquele momento, nós buscamos, através do judiciário, a defesa do que entendíamos ser o correto, a revisão apenas do Plano Diretor. Hoje, partindo de nossa experiência e dos problemas que a Cidade apresenta, que já constatamos, achamos que o Plano Diretor como um todo tem de ser revisto certamente para melhorá-lo para o bem geral.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha) – Quero fazer um acréscimo. Penso que essa estratégia foi um erro por parte de vocês, pois a especulação avançou e está cada vez mais feroz. Também não sou contra a que as pessoas construam, vendam, ganhem dinheiro; mas isso tem que ter um limite. Estão barbarizando os espaços, tanto que regiões cuja integridade poderíamos preservar estão sendo descaracterizadas. Cito o exemplo da Vila Romana, onde uma antiga fábrica que produzia dinheiro em 1932 está no chão; o bairro está sendo totalmente descaracterizado e prédios estão sendo construídos. Na Mooca, brigamos pela construção do Moinho, e já há um prédio novo ao lado com 40 andares, desrespeitando a característica do local.

Se considerarmos a discussão jurídica e não a discussão da revisão do Plano Diretor, quem ganhou foi a especulação imobiliária. Vocês me desculpem, mas penso que vocês erraram no posicionamento de vocês. Lucila, eu só queria deixar isso registrado, porque nada tenho contra sua pessoa, mas acho que o posicionamento de vocês fez com que a especulação avançasse mais e mais. A Cidade perdeu com isso. Passamos quase dez anos para chegarmos ao entendimento da revisão, mas não conseguimos efetivá-la. De qualquer forma, ela será feita no ano que vem. Coisa que vocês não queriam poderá acontecer no ano que vem. No final, todos perderam.

Queria dizer à Lucila duas coisas. Primeiro, que fizemos um acordo na Comissão de Política Urbana desta Casa, quando ainda esta Comissão era presidida pelo Vereador Carlos Apolinario, para que todos os projetos que dissessem respeito ao Plano Diretor ficassem paralisados. Esse foi um acordo que nós fizemos, e agora o novo Presidente, Tião Farias, está conversando com o Presidente para ver se essa posição será mantida. Sou favorável a suspender a discussão dos PLs. Defendo isso.

Apesar de o Plano Diretor já ter chegado, a decisão de discuti-lo ou não por ser este um ano eleitoral é Srs. Vereadores, da Comissão de Política Urbana e da Presidência. O fato é que o Plano já está aqui e nós temos a liberdade de abrir a discussão para revisão, mas, como é um

ano eleitoral, podemos discutir depois.

Isso tudo nós já deixamos bem claro aqui na Câmara Municipal.

Tem a palavra a Sra. Daniele.

A SRA. DANIELE – Bom dia, Sr. Presidente, demais Vereadores e público presente. Como assessora do Vereador Adolfo Quintas, esclareço que esse projeto do Vereador Adolfo tem o intuito de começar uma discussão na Casa, uma vez que temos o Plano Diretor de 2004 e depois disso muitas coisas aconteceram, como o aumento da população da Cidade. Por exemplo, numa certa área há um posto de saúde e uma loja da Hyundai. Por conta do Plano Diretor de 2004 nada mais lá pode ser alterado. Quer dizer, qualquer outro tipo de comércio não pode haver.

Hoje o Tatuapé é considerado uma região de grande fluxo, porque todas as vias resultam numa ligação. Então, está na hora de mudar isso. A própria Mooca, como disse o Vereador, era um lugar de indústrias e o impacto, na minha visão, é muito pior, porque hoje lá, em vez de indústrias, há prédios.

As indústrias estão indo embora e o comércio não pode permanecer. Se esse Plano Diretor não for revisado, muitas coisas vão acontecer. Quando uma área é regulamentada, gera-se emprego. Então, não é só questão de revisar o Plano, mas revisar seguindo-se as normas. A minha opinião, portanto, é que esse projeto visa a provocar uma discussão aqui na Casa sobre as áreas que precisam sim ser modificadas no Tatuapé em prol da geração de emprego.

Está tudo muito absurdo. Por exemplo, a abertura da Copa do Mundo vai ser em Itaquera. Se não for modificado esse Plano, o que acontecerá com os comerciantes da região? Várias outras regiões também precisam ser mudadas, mas as vias Tatuapé, que são largas, com mais de 15 metros, não comportam mais. Esse projeto, então, precisa ser modificado, mas, para tanto, necessita da aprovação dos Srs. Vereadores.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha - PSB) – Informo que nessa audiência pública do Plano Diretor também serão discutidos outros projetos cuja tramitação também está suspensa. Como não há mais ninguém para discutir o projeto, dou por realizada a audiência pública do PL 311/11.

PL 329/11, de autoria do Vereador Juscelino Gadelha: "Dispõe sobre a criação do Parque Municipal Sabbado D'Angelo, e dá outras providências."

Tem a palavra o Sr. Salomão.

O SR. SALOMÃO – Sr. Presidente, parabênz V.Exa. pela iniciativa desse projeto, que protege o casarão de Itaquera, que tem uma arquitetura fantástica. Precisa ser feita uma restauração nele, mantendo sua originalidade. Não só Itaquera, mas acredito que todos os bairros da nossa cidade têm uma história que precisa ser preservada. Se for autorizada a demolição desse imóvel, pouco a pouco a história de São Paulo desaparecerá. Um exemplo disso é Avenida Paulista da época dos Matarazzo e a de hoje, só com prédios.

Sr. Presidente, quero dizer que V.Exa. também pode contar com o meu apoio em favor de seu projeto.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha - PSB) – Dou por realizada a audiência 329/11.

PL 344/11, de autoria do Vereador Attila Russomanno: "Institui no âmbito do Município de São Paulo, a obrigatoriedade da instalação de lavatórios nas praças de alimentação de *shopping centers*, e dá outras providências."

Como não há ninguém inscrito para discutir o projeto, dou por realizada a audiência pública do PL 344/11.

PL 346/11, de autoria do Vereador Juscelino Gadelha: "Acrescenta item a seção 9.2 do capítulo 9, que dispõe sobre componentes, materiais, elementos construtivos e equipamentos no Código de Obras e Edificações do Município de São Paulo, e dá outras providências (estabelece exigência de tratamento acústico em paredes e pisos que sejam divisórias de unidades autônomas de edificações de uso residencial ou de serviço de hospedagem.)"

Como não há ninguém inscrito para discutir o projeto, dou por realizada a audiência pública do PL 346/11.

PL 396/11, de autoria do Vereador Aurélio Miguel: "Altera o caput do art. 1º e insere inc. IV no § 2º do art. 23 da Lei 10.579, de 11 de julho de 1988, e dá outras providências (adéqua a legislação municipal de verticalização de cemitérios aos novos parâmetros estabelecidos pelo Plano Diretor Estratégico)."

Como não há ninguém inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública do PL 396/11.

PL 404/11, de autoria do Vereador Ítalo Cardoso: "Acrescenta dispositivo à Lei 13.153, de 22 de junho de 2001, e dá outras providências (dispensa Auto de Licença de Funcionamento para atividade não residencial nas áreas de proteção aos mananciais)."

Tem a palavra a Sra. Lucila Lacrete.

A SRA. LUCILA LACRETA – O PL 404/11 propõe que seja dispensada licença de funcionamento para imóveis não residenciais na área de proteção de mananciais, que é uma área complicadíssima que enseja um tratamento diferenciado por parte da fiscalização e da legislação para determinado uso.

É mais ou menos parecido com o PL 311. Para que o imóvel tenha licença de funcionamento, tem de cumprir uma série de requisitos legais, como a área da edificação, a permeabilidade, além do fato de o uso ter de ser admitido. A liberação da Licença de Funcionamento seria uma anistia branca, uma anistia disfarçada.

Esse projeto dispõe que tudo aquilo que é pré-requisito para que um imóvel se instale em área de mananciais seja liberado, uma vez que a Licença de Funcionamento é concedida sem que os requisitos urbanísticos de segurança sejam exigidos. Isso é um contrassenso tremendo, porque licença só pode ser concedida se os requisitos forem preenchidos; ainda mais em área de manancial, que exige um cuidado especial para aquela região, já ela supre de água a cidade de São Paulo. Por isso, não é de qualquer jeito que podem se dar a instalação e o funcionamento das edificações.

Então, no nosso ponto de vista, esse projeto de lei é totalmente inadequado, ele é uma anistia indireta e, o que é pior, a licença, que seria um ato vinculado, fica liberada. Então, liberou geral o uso irregular ou notificação irregular, porque se ela fosse regular, ela teria sua licença concedida normalmente. Algo está errado naquela edificação.

Portanto, esse PL 404/11 não deve prosperar.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha) – Mande por escrito e acrescentaremos no projeto. Só queria, novamente, ressaltar a importância da revisão.

Vocês, do Movimento, não estão deixando acontecer essa revisão.

A SRA. LUCILA LACRETA – Vereador, entramos na Justiça para garantir direitos, que o Plano Diretor fosse revisado primeiro porque é uma norma maior. Quando o Plano Diretor fosse aprovado, revisar as regras dos 31 planos regionais que têm de atender o que foi dito na regra maior. Foi isso que fizemos. Vamos revisar o Plano Diretor, sim.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha) – Outra coisa, nas audiências públicas que fizemos, há época, não vi o Defesa em M'Boi Mirim, em Parelheiros para defender essas colocações.

Essa situação foi colocada. A população precisa, de uma forma ou de outra, se organizar, melhorar a qualidade de vida. E vocês não estavam lá, nem em M'Boi Mirim, nem em Parelheiros, nem em Santo Amaro. Não vi.

A SRA. LUCILA LACRETA – Mas atendemos os interesses difusos da população. Tanto que as ações judiciais são de caráter geral.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha) – Tudo bem. Mas só nas zonas nobres eu vi o Defesa. Nas zonas periféricas não vi.

A SRA. LUCILA LACRETA – A Cidade tem 1,5 milhão de quilômetros quadrados.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha) – Mas vamos discutir a Cidade como um todo, não só entender uma parte.

A minha diferença com vocês é que vocês não nos deixaram discutir.

A SRA. LUCILA LACRETA – Deixamos, tanto que foi discutido. Tanto que, depois, quando o juiz disse que tinha de rever o Plano Diretor, os Vereadores Police Neto e Carlos Apolinario fizeram a revisão do PL 671. Se ele não resultou na revisão final, é outro problema.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha) – Não sei, realmente, o que vocês querem. Mas

tudo bem.

A SRA. LUCILA LACRETA – Queremos um Plano Diretor consensual. Vamos discutir.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha) – Vamos discutir. Vocês estão com medo de discutir, vão para a Justiça.

Tem a palavra a Sra. Sônia Mazzi.

A SRA. SÔNIA REGINA MAZZI – Sou a Sônia Mazzi, do gabinete do Vereador Ítalo Cardoso. Acredito ser importante tecer algumas considerações porque o PL, de forma alguma, é uma anistia branca.

Se as pessoas se detiverem na leitura do projeto verão que a dispensa do Auto de Licença e Funcionamento se daria para as entidades assistenciais que atuam na área de mananciais. De forma alguma é uma anistia branca para qualquer uso não residencial, até porque a alteração é feita na lei que determina o funcionamento dessas entidades assistenciais.

E é óbvio que não dá para desconhecer que a área de mananciais tem um milhão de pessoas morando. E essas pessoas foram morar lá não por culpa delas, mas porque foram expulsas do Centro de São Paulo, até pela especulação imobiliária e por aqueles que queriam morar bem. Aos pobres, coube morar mal e, além de tudo, cometer ilícito. Na hora em que eles foram para lá, há 40 anos, as áreas de mananciais não tinham o sistema legislativo de proteção que têm agora.

Outra consideração que tem de ser feita é que aprovada a Lei da Billings, e já com a Lei da Guarapiranga, algumas unidades residenciais, nessas áreas, serão regularizadas. Só que são as estaduais. Enquanto não houver o exame do Plano Diretor, ficará o impasse.

Nesse sentido, a população ficará totalmente desassistida. Quem nos deu esse panorama foram os técnicos da assistência social do Município que dizem que as entidades não conseguem regularizar o seu uso, e portanto não fazem convênio e portanto não fazem assistência a população. De modo que o projeto é bastante pertinente nesse aspecto. Outra coisa, a dispensa é temporária. De forma alguma é definitiva. E tem requisitos sim de funcionamento. A entidade tem de aprovar, tem de apresentar um laudo de habitabilidade, de segurança do imóvel até porque ela vai prestar um serviço público. De certa forma o projeto é um projeto que funcionaria de forma temporária até que as redes estaduais tivesse aplicabilidade aqui no Município e que o plano diretor fosse revisto. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha) – Concluída a audiência pública ao PL 404/11, de autoria do nobre Vereador Ítalo Cardoso

Passemos ao PL 405/11, Vereador Natalini. Tem alguém inscrito para falar sobre matéria? (Pausa) Não havendo, está encerrada a audiência pública o PL 405/11, Vereador Natalini.

Passemos ao PL 466/11, Vereador Aurélio Nomura. Tem alguém inscrito para falar sobre matéria? (Pausa). Não havendo, está encerrada a audiência pública o PL 466/11, Vereador Aurélio Nomura.

Passemos ao PL 531/11, Vereador Aurélio Miguel. Tem alguém inscrito para falar sobre matéria? (Pausa) Não havendo, está encerrada a audiência pública o PL 531/11, Vereador Aurélio Miguel.

Passemos ao PL 539/11, Vereador David Soares. Tem alguém inscrito para falar sobre matéria? (Pausa) Não havendo, está encerrada a audiência pública o PL 539/11, Vereador David Soares.

Passemos ao PL 542/11, Vereadora Sandra Tadeu. Tem alguém inscrito para falar sobre matéria? (Pausa)

O SR. _____ - Boa tarde a todos. O projeto da nobre Vereadora Sandra Tadeu, 542/11, sobre a utilização do cloroetileno em lavanderias a seco no âmbito do Município de São Paulo. Este projeto foi uma demanda apresentada a nobre Vereadora, no sentido de que lavanderias situadas em shoppings centers, hipermercados e hospitais utilizem esse produto que segunda a organização mundial de saúde pode trazer danos ao Meio Ambiente e até mesmo a saúde dos trabalhadores. Inclusive V. Exa. tem um projeto sobre limpezas nos ar condicionados, também vai nesse sentido de defender a saúde do cidadão. Então é nesse sentido que ela apresentou esse projeto que coloca algumas condições dentro de uma norma federal, já com parecer favorável da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação

Participativa pela legalidade do projeto.

O SR. PRESIDENTE (Juscelino Gadelha) – Parabenizo a nobre Vereadora Sandra Tadeu. Esse é um problema muito sério na Cidade de São Paulo. Tudo corre solto isso aqui trás doenças aos trabalhadores que fica municiando esse serviço. Realmente você tem razão. São muitos produtos químicos e tem de ter norma mesmo para utilizar esse produto. Parabenizamos a nobre Vereadora Sandra Tadeu.

Tem alguém que queira se manifestar? (Pausa) Não havendo, dou por encerrada a audiência pública da Câmara Municipal de São Paulo.

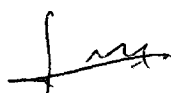
Estão encerrados nossos trabalhos.

Segue M juntado S nesta data documento(s)

e papel de informação rubricado S sob folha

n.º 83 A 88

Em 28/05/12



Inamer Alves da Sousa Junior
Secretário da Comissão
RF - 101204



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

Folha nº 83

do Processo nº 01-297/2011

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE.

PRESIDENTE: TIÃO FARIAS

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 23 DE MAIO DE 2012

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado

O SR. PRESIDENTE (Carlos Neder) – Declaro abertos os trabalhos da 5ª Audiência Pública do ano de 2012, convocada pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente. Informo que a reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo no endereço www.camara.sp.gov.br link Auditorios On Line.

O convite desta audiência foi publicado no *Diário Oficial* da Cidade nos dias 19, 21, 22 e 23 de maio e na *Folha de S.Paulo* no dia 21 de maio de 2012 e no *Diário de S.Paulo* no dia 23 de maio de 2012.

Constam vários itens constam da pauta. Iniciarei pelos projetos em 1ª Audiência: PL 564/10 de autoria da nobre Vereadora Noemi Nonato.

“ – PL 564/10 de autoria da Vereadora Noemi Nonato. Dispõe sobre a instalação obrigatória nos portões eletrônicos de garagens, de edifícios de qualquer natureza, de sensores que paralise sua abertura ou fechamento quando da detecção de qualquer obstáculo no seu entorno imediato”.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Neder) – Não havendo oradores inscritos, declaro encerrada a audiência do PL 564/10.

Passemos ao próximo item: PL 574/10 de autoria do nobre Vereador Paulo Frange.

“ – PL 574/10 de autoria do nobre Vereador Paulo Frange. Obriga os condomínios ou as administrações dos *shopping centers*, supermercados e outros semelhantes do Município de São Paulo que mantenham lavanderias a seco e tinturarias instaladas em suas dependências a disponibilizarem em local visível e de fácil acesso ao público e aos órgãos de vigilância sanitária, documento que ateste seu adequado funcionamento, nos termos da resolução de diretoria colegiada da Anvisa nº 161”.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Neder) – Não havendo oradores inscritos, declaro encerrada a audiência do PL 574/10.

Antes de passar ao próximo item, anuncio a presença do nobre Vereador Juscelino Gadelha.

O SR. _____ - Sr. Presidente, um aparte, bom dia. Senhores, bom dia, Vereador Salomão.

Gostaria de pedir licença para me retirar, pois temos a CPI do Belas Artes e estou me encaminhando para lá. Caso precise de algo, estou no próximo andar e pode me chamar.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Neder) – Obrigado, Vereador.

Passemos ao próximo item. PL 284/11 de autoria do nobre Vereador Tião Farias.

“ – PL 284/11 de autoria do Vereador Tião Farias. Altera dispositivos do Código de Obras e Edificações do Município de São Paulo (Lei Municipal nº 11.228, de 25/06/1992, com alterações posteriores); dispõe sobre a emissão de alvará de licença simplificado para residências unifamiliares e imóveis de uso não residencial, para atividades de comércio e de prestação de serviços que especifique, e dá outras providências”.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Neder) – Não há oradores inscritos. Declaro encerrada a 1ª audiência pública do PL 284/11.

O próximo item é o PL 478/11 de autoria do nobre Vereador Natalini.

“ - Dispõe sobre a obrigatoriedade de disponibilização de lavatórios em feiras e eventos que comercializem alimentos para pronto consumo”.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Neder) – Não há oradores inscritos. Declaro encerrada a audiência pública do PL 478/11.

Próximo item é o PL 56/12 de autoria do nobre Vereador Floriano Pesaro.

“ – PL 56/12 de autoria do Vereador Floriano Pesaro. Dispõe sobre a construção, reforma e manutenção de edifícios pelos órgãos da administração direta e indireta do Município de São Paulo, com certificação que comprove que a construção, reforma e manutenção seja oriunda de projetos sustentáveis e ambientalmente corretos, e dá outras providências”.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Neder) - Não há inscrições para esse projeto. Encerrada a primeira audiência pública do PL 56/12.

Projetos em segunda audiência pública: PL 86/11, do Vereador Souza Santos, Institui a adaptação de banheiros públicos e de fácil acesso para pessoas com deficiência, em Centros Esportivos e Parques do Município de São Paulo e dá outras providências. Não há inscrições para esse projeto. Encerrada a segunda audiência pública do PL 86/11.

PL 109/11, do Vereador Alfredo Cavalcante, que dispõe sobre a obrigatoriedade de estacionamento para carros e motocicletas nas Escolas Públicas Municipais, e dá outras providências. Não há inscrições para esse projeto. Está encerrada a segunda audiência pública do PL 109/11.

PL 136/11, do Vereador Celso Jatene, que altera a Lei nº 14.887, de 2009, a fim de incluir um representante da Polícia Civil, como observador, no CADS. Não há inscrições para esse projeto. Está encerrada a segunda audiência pública do PL 136/11.

PL 170/11, do Vereador Quito Formiga, dispõe sobre a substituição do uso de embalagens plásticas utilizadas pelos órgãos da Administração Pública Municipal Direta e Indireta e dá outras providências. Não há inscrições para esse projeto. Está encerrada a segunda audiência pública do PL 170/11.

PL 210/11, do Vereador Attila Russomanno, que altera o item 11.2.1, da seção 11.2 – Aberturas (portas e janelas) do Capítulo 11 – Compartimentos da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, Código de Obras e Edificações, e dá outras providências. Estabelece largura mínima de oitenta centímetros em todas as portas para a melhor circulação de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Não há inscrições para esse projeto. Está encerrada a segunda audiência pública do PL 210/11.

PL 221/11, do Vereador Attila Russomanno, acresce a Subseção 9.2.5 à Seção 9.2 do Capítulo 9, do Anexo I, à Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, e dá outras providências. Estabelece previsão de componentes básicos para isolamento e condicionamento acústico, de acordo com as disposições da NBR e ABNT, em salões de festas e jogos e lazer, academias de ginástica, templos religiosos, buffets, entre outros. Não há inscrições para esse projeto. Está encerrada a segunda audiência pública do PL 221/11.

PL 246/11, do Vereador Aurélio Nomura, dispõe sobre o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA / RIMA) nos projetos de edificações acima de 2000 m² e dá outras providências. Não há inscrições para esse projeto. Está encerrada a segunda audiência pública do PL 246/11.

PL 291/11, do Vereador Eliseu Gabriel, estabelece diretrizes para recapeamento asfáltico por empresas permissionárias e concessionárias de serviços públicos, no âmbito do Município de São Paulo. Não há inscrições para esse projeto. Está encerrada a segunda audiência pública do PL 291/11.

PL 297/11, do Vereador Aníbal de Freitas, dispõe sobre a concessão de bônus destinado a inspeção veicular ambiental, como incentivo à redução de acidentes de trânsito, no âmbito do Município de São Paulo. Não há inscrições para esse projeto. Está encerrada a segunda audiência pública do PL 297/11.

PL 305/2011, do Vereador Salomão, que dispõe sobre o preenchimento de vagas por permissionário taxista em pontos de táxi no Município de São Paulo e dá outras providências. Pergunto ao nobre Vereador Salomão se gostaria de usar a palavra. (Pausa) Tem a palavra, Vereador.

O SR. SALOMÃO - Sr. Presidente, há cerca de 3 mil pontos de táxi espalhados pela Cidade – incluindo centro e periferia. Nesses pontos, há sempre vagas a serem preenchidas,

decorrentes de taxistas falecidos, desistência, troca de categoria ou até mesmo por decisão de coordenadores de se aumentar o número de participantes de determinado ponto. Muitas vezes, divergências entre os próprios permissionários fazem com que alguns taxistas procurem outros locais para trabalhar. Mais de 4 mil táxis circulam pelas ruas da Cidade com alvarás de ponto livre. Esses motoristas trabalham em frota, mas há uma parcela deles de autônomos, que não têm ponto fixo e procuram local para trabalhar.

Na maioria das vezes, os permissionários se unem, fazem um abaixo-assinado e o encaminham do Diretor do DTP para o preenchimento das vagas existentes, mas esse direito lhes é negado. Mesmo com a concordância do Coordenador e dos permissionários que assinam pela maioria, esse direito tem sido negado. O preenchimento dessas vagas, Sr. Presidente, só tem ocorrido por sorteio, que são realizados no máximo uma vez por ano ou, no máximo, duas vezes, fazendo com que esses taxistas de ponto livre fiquem rodando pelas ruas e gastando combustível.

Quando há sorteios para pontos sem movimento, não há comparecimento. Com a aprovação do presente projeto de lei, Sr. Presidente, vamos dar o direito de essas vagas serem preenchidas por abaixo-assinado, pela maioria ou também por sorteio. Nós não estamos querendo interferir na decisão do Poder Público, ficará a critério. Em relação àqueles pontos para os quais não foi feito abaixo-assinado, as vagas existentes poderão ser disponibilizadas pelo Poder Público para sorteio.

Quando o taxista para nesses pontos livres com o consentimento dos permissionários, é surpreendido pela fiscalização do Departamento de Transporte Público, que retém seus documentos por angariar passageiros e aplica-lhe penalidade que vai de multa até lacração do taxímetro visando a impedir o trabalho, incluindo retenção do Condutax – que é o documento que permite a ele trabalhar na praça – e do alvará de estacionamento. Essa é uma verdadeira ditadura do Poder Público com essa categoria. Pergunto, Sr. Presidente: que infração esses profissionais cometeram para serem assim punidos? Apenas servir aos passageiros?

Isso sem levar em consideração a situação financeira desses pais de famílias, que, por serem impedidos de trabalhar, ficam impossibilitados de pagar as próprias contas. Na maioria das vezes, os familiares desses profissionais acabam por passar necessidade, porque o taxista não costuma ter reserva para ficar até 30 dias parado, como ocorre na maioria das vezes. O Poder Público aplica uma lei arcaica, e esses profissionais são extremamente prejudicados.

Alie-se a tudo isso o abuso de poder que é exercido pelos que comandam o setor dos táxis da nossa cidade. A Prefeitura arrecada anualmente mais de 10 milhões em taxas de renovação de alvará, Condutax e outros documentos de que eles precisam, e muito pouco tem sido feito para compensar essa arrecadação. Com a aprovação dessa lei, Sr. Presidente, vamos criar condições para os taxistas preencherem essas vagas existentes em diversos pontos e também vamos contribuir com o aumento da arrecadação para a Prefeitura, dando condições de trabalho a todos esses profissionais, além de evitarmos que rodem pelas ruas com os táxis vazios à procura de passageiros, o que provoca congestionamentos e ajuda a poluir o ar que respiramos. Lembro que a cada inclusão de um novo permissionário, é paga para a Prefeitura uma taxa de 85 reais.

Também vamos reduzir os carros que circulam pelas ruas à procura de passageiro, o que nem sempre está fácil de encontrar.

Sr. Presidente, esta reivindicação da categoria é antiga. Já tentei por meios políticos com o Diretor do Departamento de Transportes Públicos para que fosse atendido o abaixo-assinado, mas ele também não aceitou. Assim, oficializando o preenchimento dessas vagas em lei, vamos dar condições de muitos pais de famílias viverem melhor e trabalharem com segurança, atendendo melhor o passageiro, principalmente aqueles que dão preferência a táxis e ficam em pontos por serem todos cadastrados e controlados pelo Departamento de Transportes Públicos.

Por isso, Sr. Presidente, peço o apoio dos Srs. Parlamentares desta Casa à valorização e à garantia de trabalho digno para todos, uma vez que V.Exas. são formadores de opinião, e precisamos que essas opiniões sejam a favor do serviço oferecido ao usuário desse meio de transporte da nossa cidade.

É o que eu tinha a falar, Sr. Presidente. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Neder) – Agradeço a V.Sa. a participação. Solicito à assessoria da Comissão que anexe ao processo o documento trazido pelo autor do projeto e pergunto a V.Sa. se acha necessário algum tipo de alteração na redação do projeto, considerando que é de 2011, ou se o projeto pode ser mantido com a redação atual.

O SR. _____ - Sr. Presidente, eu gostaria que fosse mantida a redação atual do projeto, porque conheço muito bem a situação do táxi e às vezes uma alteração acaba complicando a situação.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Neder) – Pois não. Então, solicito que seja anexado aos autos do processo.

Pergunto se há mais algum cidadão interessado em discutir esse assunto. (Pausa) Tem a palavra o Sr. Carlos Roberto Fernandes.

O SR. CARLOS ROBERTO FERNANDES – Bom dia, Sr. Presidente. Sou taxista na cidade de São Paulo há 20 anos e vim aqui fazer a defesa do projeto do Vereador Salomão Pereira, que muito tem feito pela categoria, que tem lutado pela categoria.

O projeto do Vereador Salomão vem ao encontro da nossa situação. Sou taxista e sempre trabalhei nas ruas, mas nunca tive um ponto para trabalhar. Hoje, pelo grande número de táxis e de passageiros, muitos amigos meus estão sem ponto para trabalhar e a dificuldade que encontram nas ruas por não termos um ponto é grande.

Antigamente era desta maneira: o DTP aceitava a inclusão de um motorista só por meio de um abaixo-assinado, e os permissionários concordavam com essa inclusão. Se esse projeto do Vereador Salomão for aprovado, vai beneficiar uma grande parte da categoria dos taxistas que hoje trabalha sem ponto. Vou dar um exemplo: existe um ponto num supermercado de grande movimento e falta carro para servir os usuários, mas o DTP não aceita a inclusão de outros permissionários no ponto, a não ser por sorteio, que é feito uma ou duas vezes por ano. Já houve casos de não haver sorteio de ponto por dois anos. Por conta disso, uma grande parte da categoria passa por grandes dificuldades por não ter lugar para trabalhar.

Então, gostaria de pedir aos senhores que aprovelem esse projeto do Vereador Salomão, que muito vai nos beneficiar.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Neder) – Agradeço ao Sr. Carlos Roberto Fernandes a participação.

Dou por encerrada a segunda audiência pública do PL 305/11, do Vereador Salomão.

Item 16. PL 309/11, do Vereador Juscelino Gadelha: "Define área com direito de preempção, imóvel localizado na Rua Sabbado D'Angelo, nº 657, no Bairro Itaquera, Distrito de Itaquera, e dá outras providências".

Como não há inscritos para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública do PL 309/11.

Item 17. PL 311/11, do Vereador Adolfo Quintas: "Altera o quadro nº 10 e o mapa nº 01, referidos no § 2º do art. 145 e anexos à Lei 13.885, de 25 de agosto de 2004, que estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico, institui os Planos Regionais das Subprefeituras, dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordena o uso e ocupação do solo no Município de São Paulo, e dá outras providências".

Como não há inscritos para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública do PL 311/11.

Item 18. PL 329/11, do Vereador Juscelino Gadelha: "Dispõe sobre a criação do Parque Municipal Sabbado D'Angelo, e dá outras providências".

Como não há inscritos para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública do PL 329/11.

Item 19. PL 344/11, do Vereador Attila Russomanno: "Institui no âmbito do município de São Paulo a obrigatoriedade da instalação de lavatórios nas praças de alimentação de *shopping centers*, e dá outras providências".

Como não há inscritos para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública do PL 344/11.

Item 20. PL 346/11, do Vereador Juscelino Gadelha: "Acrescenta item à seção 9.2 do capítulo 9, que dispõe sobre componentes, materiais, elementos construtivos e equipamentos no Código de Obras e Edificações do Município de São Paulo, e dá outras providências. (estabelece exigência de tratamento acústico em paredes e pisos que sejam divisórias de unidades autônomas de edificações de uso residencial ou de serviço de hospedagem)".

Como não há inscritos para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública do PL 346/11.

Item 21. PL 396/11, do Vereador Aurélio Miguel: "Altera o 'caput' do art. 1º e insere inc. IV no § 2º do art. 23 da Lei nº 10.579, de 11 de julho de 1988, e dá outras providências. (adéqua a legislação municipal de verticalização de cemitérios aos novos parâmetros estabelecidos pelo Plano Diretor Estratégico)".

Como não há inscritos para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública do PL 396/11.

Item 22. PL 404/11, do Vereador Ítalo Cardoso: "Acrescenta dispositivo à Lei 13.153, de 22 de junho de 2001, e dá outras providências. (dispensa Auto de Licença de Funcionamento para atividade não residencial, nas áreas de proteção aos mananciais)".

Como não há inscritos para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública do PL 404/11.

Item 23. PL 405/11, do Vereador Natalini: "Dispõe sobre a proibição de aquisição, utilização e reparo de esfigmomanômetros e termômetros contendo mercúrio, e dá outras providências".

Como não há inscritos para discutir o projeto, dou por encerrada a segunda audiência do PL 405/11.

Sendo esse o último item da pauta e nada mais havendo a tratar, dou por encerrada esta reunião.

Estão encerrados os nossos trabalhos.

Segue m Juntado S, nesta data documento(s)
e papel de informação e fornecido S sob folha(s)
nº 89 x 91 15/08/12
Leonardo Almeida Pedrazzoli
RF. 11.372 - Técnico Administrativo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha n.º 89

n.º 01-297 de 2011

Leonardo Almeida Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-12

16 - PAR
16- 01205/2012

**PARECER N.º _____ DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI N.º
297/11**

Trata-se do **Projeto de Lei n.º 297/11**, de autoria do nobre Vereador Anibal de Freitas, que *dispõe sobre a concessão de bônus destinado a “inspeção veicular ambiental”, como incentivo à redução de acidentes de trânsito, no âmbito do Município de São Paulo.*

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela **legalidade** do projeto, por meio do Parecer 1934/2011.

A Lei n.º 11733/95, citada no § 2º do art. 1º da propositura, criou o “Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso”, com o objetivo precípua de reduzir as emissões de poluentes pela frota licenciada no Município de São Paulo. Posteriormente, as Leis n.º 12.157/98 e 14.717/08 introduziram alterações à lei inicial, sendo que esta última abriu a possibilidade de reembolso ao proprietário do veículo aprovado na inspeção veicular, do valor pago à concessionária, mediante determinadas condições, como forma de incentivo ao programa em sua fase inicial.

Considerando que a propositura tem como intuito promover a educação no trânsito, visando minimizar a ocorrência do número de acidentes, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente posiciona-se **favoravelmente** à sua aprovação, sugerindo, porém, a elaboração de um substitutivo, conforme o texto abaixo, apenas para corrigir o número da lei mencionada no § 2º do art. 1º para 14.717, e não 14.714 como consta no projeto original.

**SUBSTITUTIVO N.º _____ DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE AO PROJETO DE LEI 297/11**

Dispõe sobre a concessão de bônus destinado a “inspeção veicular ambiental”, como incentivo à redução de acidentes de trânsito, no âmbito do município de São Paulo.

Parágrafo único - A Prefeitura Municipal de São Paulo, nos moldes do que foi feito para a devolução do preço pago pela inspeção veicular, adotará os mecanismos necessários para o pagamento do bônus ambiental ora criado.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 91

nº 01-257 de 20 11

Leonardo Almeida Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-12

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº
297/11**

Art. 5º - O Pagamento do bônus ambiental ora instituído, de caráter educativo, que tem como fato gerador a inexistência de multas de trânsito por excesso de velocidade e de semáforo, independente de estar o veículo licenciado e nem sujeito a quitação de quaisquer débitos do proprietário(a) ou arrendatário(a) relacionados com tributos municipais.

Art. 6º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta das dotações municipais próprias, suplementadas se necessário.

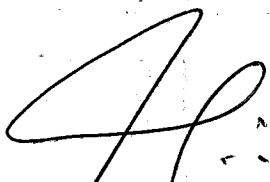
Parágrafo único - Caberá ao Executivo a regulamentação da presente Lei no prazo de 30 (trinta) dias, a contar de sua vigência.

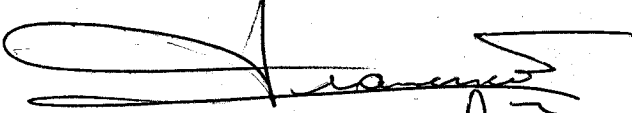
Art. 7º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. 15/08/12

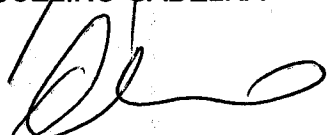
Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em

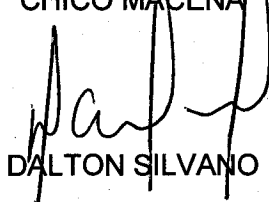
TIÃO FARIAS
PRESIDENTE

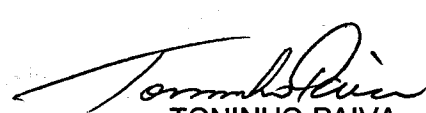

CARLOS NEDER


JUSCELINO GADELHA


CHICO MACENA


PAULO FRANGE
RELATOR


DALTON SILVANO


TONINHO PAIVA

17 - RELCOM
17- 01222/2012

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 18/08/12

Pág. 149 Col. 04

Conferido W

Leonardo Amaral Pedrazzoli

RF: 11372

A Comissão de Trânsito

Em 18/08/12

Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF. 11.372

RECEBIDO

Comissão de Trânsito, Transporte,
Atividade Econômica, Turismo, Lazer
e Gastronomia.

Em 20/8/12 às 15h 15h
Elaine Gonçalves Cavalli
Assistente Parlamentar
RF. 100.466

Do Vereador / A Vereadora

R. TEIXEIRA

Para relatar.

Selo da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade
Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.

Em 20/08/12

Praticante

Obs. O prazo para manifestação é de 5 dias, por
termos do § 3º artigo 63 da RL.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue anexo nesta data documento publicado

sob nº 92096 e folha de informação nº

em 10/10/12

Nome

RF

SGP-12

Elaine Gonçalves Cavalli
Assistente Parlamentar
RF. 100.466



Elaine Gonçalves Gavioli
RE 100455

PL 297/2011

O presente projeto de lei tem, com a criação do bônus ambiental, o objetivo de incentivar a obediência às normas de trânsito, visando reduzir os acidentes de trânsito, os altíssimos custos hospitalares e evitar o sofrimento de milhares de famílias de São Paulo.

17 - RELCOM
17- 01564/2012



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 297/2011

Folha nº 23 do proc.
nº 05-597 de 20 13

Elaine Gavioli
RF 100.65

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela LEGALIDADE da propositura.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente manifestou-se FAVORAVELMENTE à aprovação da propositura, apresentando SUBSTITUTIVO a fim de corrigir o número da lei mencionada no § 2º do art. 1º para 14.717, e não 14.714 como consta no projeto original.

Notícias recentes registram o aumento no número de acidentes de trânsito, bem como seu impacto no sistema de saúde, cada vez mais sobrecarregado. Há um consenso de que este problema é grave e necessita de uma solução urgente, envolvendo a participação de toda a sociedade, conforme pode-se observar pelos artigos abaixo:

Um relatório divulgado pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) aponta aumento no número de mortes no trânsito de São Paulo em 2011 se comparando ao anterior. No ano passado, a CET contabilizou 1.365 mortes em decorrência de acidentes de trânsito na cidade de São Paulo. O número é 0,6% superior ao de 2010, quando a quantidade de óbitos no trânsito paulistano totalizou 1.357 registros. (Fonte: Artigo: CET registra aumento de 0,6% nas mortes no trânsito de SP, de 03 de maio de 2012, disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/brasil/transito/noticias/0,,OI5753501-EI998,00-CET+registra+aumento+de+nas+mortes+no+transito+de+SP.html>>)

A violência no trânsito levou mais de 130 mil pessoas para os hospitais nos últimos três anos. Isso significa que, por dia, cem pessoas são internadas nos leitos hospitalares do Estado. No período, houve um aumento de 30% nas internações por acidentes no trânsito.

O tratamento de vítimas de violência do trânsito em hospitais públicos de São Paulo consumiu, no ano passado, R\$ 56,7 milhões do SUS (Sistema Único de Saúde), valor suficiente para construir um hospital com 200 leitos. É o que mostra



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 297/2011

Folha nº 94 do proc.
nº 01 - 297 de 20 11
Elaine Gavioli
Nº 100415

levantamento feito pela Secretaria de Estado da Saúde. (Fonte: Artigo: Acidentes de trânsito causam cem internações por dia em SP. publicado em 26/08/2011. Disponível em <<http://noticias.r7.com/sao-paulo/noticias/acidentes-de-transito-causam-cem-internacoes-por-dia-em-sp-20110826.html>>)

Mais de 216 mil casos de acidentes de trânsito com vítimas são indenizados pelo DPVAT no primeiro semestre do ano. É o que aponta a Seguradora Líder DPVAT, administradora do Seguro. Só no primeiro semestre deste ano, 216 mil indenizações foram pagas a pedestres, motoristas e passageiros em todo o Brasil, um aumento de 31% em relação ao mesmo período do ano passado.

A violência no trânsito é um tema que envolve toda a sociedade, por isso requer um debate conjunto, afirma o diretor-presidente da Seguradora Líder DPVAT, Ricardo Xavier. (Fonte: Artigo: Mais de 216 mil casos de acidentes de trânsito com vítimas são indenizados pelo DPVAT. Página Publicada em: 27 de agosto de 2012. Disponível em: <http://www.segs.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=87408:mais-de-216-mil-casos-de-acidentes-de-transito-com-vitimas-sao-indenizados-pelo-dpvat&catid=45:cat-seguros&Itemid=324>)

Dados mostram que os acidentes de trânsito aumentam gastos com saúde no Brasil. Esse fato se torna um problema social e de saúde pública na medida em que utiliza o sistema de saúde para tratar vítimas do trânsito.

Os acidentes de trânsito se destacam pelo impacto que geram no sistema de saúde. Calcula-se que, nos últimos 20 anos, 12 milhões de pessoas perderam a vida em acidentes de trânsito e 250 milhões sofreram os mais variados tipos de ferimentos. No Brasil, em 2003, o Ministério da Saúde registrou no Brasil 30.567 mortes de pacientes vítimas de trânsito.

Dados de 2003 do IPEA demonstram que os acidentes de trânsito chegam a custar no mundo cerca de US\$ 8 bilhões por ano e no Brasil R\$ 3,6 bilhões. O



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 297/2011

Folha nº 95 do proc.
nº 01-297 de 2011

Elaine Gonçalves Gavioli

RF

custo foi determinado com base no tratamento e reabilitação das vítimas, na recuperação ou reposição dos bens materiais danificados, no custo administrativo dos serviços públicos envolvidos e nas perdas econômicas e previdenciárias.

O Ministro da Saúde Alexandre Padilha comunicou que foram gastos no ano de 2010 aproximadamente 190 milhões de reais em recursos do Sistema Único de Saúde (SUS) para atender pessoas vítimas de acidentes no trânsito.

De acordo com o Ministro o SUS registrou em 2010, 145 mil internações pelo mesmo motivo. Cerca de 35% dos leitos hospitalares nos prontos-socorros do país e quase 40% dos leitos de unidades de terapia intensiva (UTI) são ocupados por vítimas de acidentes de trânsito.

Os acidentes de trânsito são o reflexo da grave crise de valores que afeta o país. Para solucionar este grave problema social e de saúde é necessária uma abordagem interdisciplinar, através de ações multisetoriais, que atuem diretamente no público alvo, os pedestres, motoristas, todos que fazem parte do trânsito de alguma forma.

Torna-se claro que para que esse problema seja resolvido é preciso investir na educação no trânsito para que motoristas e pedestres tornem-se mais conscientes e responsáveis em relação às atitudes no trânsito. (Fonte: Artigo: Acidentes de trânsito aumentam gastos com saúde no Brasil. Consultado em 27/08/2012. Disponível em: <<http://www.institutosalus.com/noticias/saude-publica/acidentes-de-transito-aumentam-gastos-com-saude-no-brasil>>)

Tendo em vista que o projeto de lei tem por objetivo reduzir o número de acidentes de trânsito através de incentivo financeiro aos bons condutores, quanto ao mérito, a Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia é FAVORÁVEL à aprovação do projeto, nos termos do substitutivo apresentado pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 297/2011

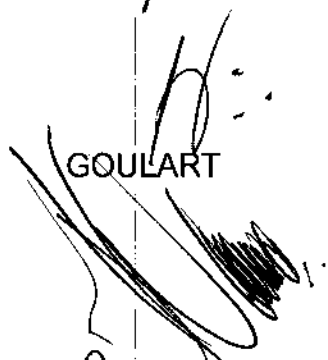
Folha nº 96 do proc.
nº 01-24 de 20 11
Elaine G. Cavalcanti

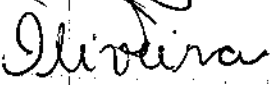
Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo
Lazer e Gastronomia, em 10/10/12

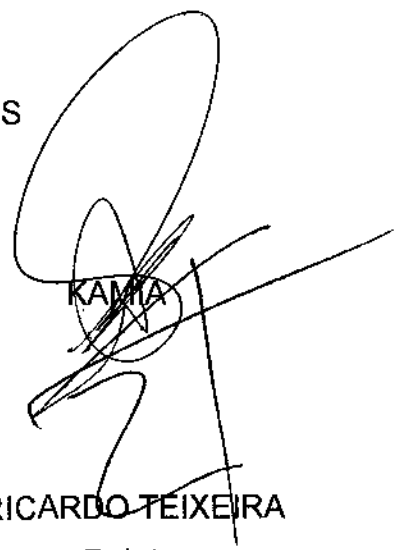
ANTONIO CARLOS RODRIGUES
Presidente


AURÉLIO NOMURA


DAVID SOARES


GOULART


Oliveira


RICARDO TEIXEIRA
Relator

SENIVAL MOURA

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 12 / 10 / 12

Pág. 97 Col. 01

Conferido Sph

Bandra Paula T. S. Horie
Técnico Administrativo
RF. 11.402

Renan

Em 15 / 10 / 12

Renan
Gavioli

RECEBIDO

Comissão de Finanças e Orçamento

Em 16/10 às 10h23

Vera Nils Rodrigues Ribeiro
Assessor Parlamentar
RF. 123

Ao Sr. Vereador

Atílio Gonçalves

Em 18/10/2012

[Assinatura]

CPF: 123.456.789-01

RECEBIDO

Comissão de Finanças e Orçamento

Em 19/10 às 10h23

Vera Nils Rodrigues Ribeiro
Assessor Parlamentar
RF. 123.456.789-01

A SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos
termos do artigo 22º do Regimento Interno.

Em 02 / 01 / 13

Assinatura Vue

10.1.13 SGP-33

123350

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

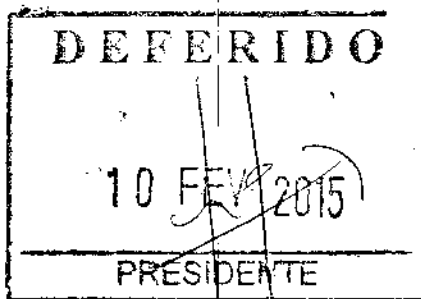
Proc. encerrado com 96 fls.

Arquivado em 07/01/2013

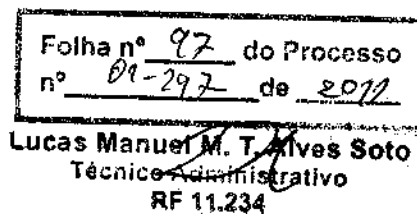
O Func.º Eliete L.S.

Eliete Lopes Silveiro
RF 11.393 - SGP-33

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº 97-98 e folha de informação
111 2119



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

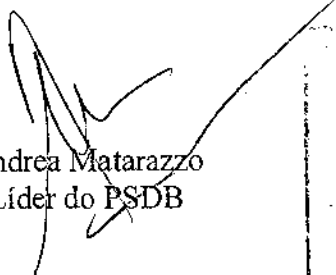


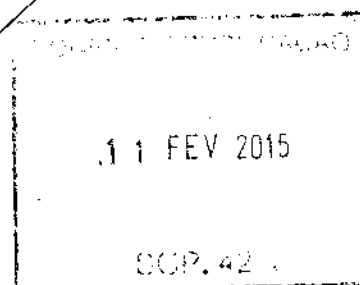
REQUERIMENTO

RDS
39/2015

Na qualidade de Líder do PSDB e em conforme disposto no artigo 275 do Regimento Interno desta Casa, solicito o desarquivamento das proposições a seguir relacionadas, de autoria do nobre Ver. Aníbal de Freitas,

Sala das Sessões, 10 de fevereiro de 2015


Andrea Matarazzo
Líder do PSDB



DEP - 89.22 - 10/02/2015 - 17:42 - 00793 - 1/2

Promovente da proposição	Sigla da Matéria Legislativa	Número da proposição	Ano da proposição	Ementa (texto em linha única)	Localização	Motivo do Encerramento
		16	2.012	ACRESCE AS ALÍNEAS "D" E "E" AO ITEM 3.6.2, E ALTERA O ITEM 3.7.2.1, AMBOS DO CAPÍTULO 3 DA LEI Nº 11.228, DE 25 DE JUNHO DE 1992, CÓDIGO DE OBRAS E EDIFICAÇÕES, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.	ARQUIVO	TERMINO DE LEGISLATURA (ART. 275 REG. INT.) Folha nº 98 do Processo nº 01-297 de 2011 Lucas Manuel M. F. Alves Soto Técnico Administrativo RF 11.234
		33	2.012	DISPÕE SOBRE A FALTA DE LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA QUE NORMATIZE A ATIVIDADE DE COLETA E PROCESSAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS RECICLÁVEIS, TAIS COMO APARAS DE PAPEL, PAPELÃO, PLÁSTICOS E SIMILARES, INCLUINDO-SE O PARÁGRAFO 4º E ITENS DO INCISO VII ALTERANDO-SE O ART. 22, DA LEI 13.478 DE 30/12/2002, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.	ARQUIVO	TERMINO DE LEGISLATURA (ART. 275 REG. INT.)
		39	2.012	DISPÕE SOBRE A ALTERAÇÃO DA LEI MUNICIPAL DE Nº 12.316, DE 16 DE ABRIL DE 1997, INCLUINDO-SE OS PARÁGRAFOS 3º, 4º, 5º, 6º E § 7º NO ART. 2º, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.	ARQUIVO	TERMINO DE LEGISLATURA (ART. 275 REG. INT.)
		161	2.012	DISPÕE SOBRE A CONSTRUÇÃO DE RAMPA PARA DEFICIENTES FÍSICOS NAS ÁREAS DE ACESSO DAS CALÇADAS PARA EFEITOS DE CERTIFICAÇÃO DE ACESSIBILIDADE, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.	ARQUIVO	TERMINO DE LEGISLATURA (ART. 275 REG. INT.)
		297	2.011	DISPÕE SOBRE A CONCESSÃO DE BÔNUS DESTINADO A "INSPEÇÃO VEICULAR AMBIENTAL", COMO INCENTIVO À REDUÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO, NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO.	ARQUIVO	TERMINO DE LEGISLATURA (ART. 275 REG. INT.)
		431	2.012	DENOMINA PRAÇA GILDO MAZZOCO, O LOGRADOURO PÚBLICO INOMINADO, DELIMITADO PELA RUA MARQUES DE PARANAGUÁ E RUA JATAÍ - VILA LEDPOLDINA - CITY LAPA - CAPITAL.	ARQUIVO	TERMINO DE LEGISLATURA (ART. 275 REG. INT.)
		432	2.012	DENOMINA PRAÇA MANSUETO PAULO, O LOGRADOURO PÚBLICO INOMINADO, DELIMITADO PELA AV. OTAVIANO ALVES DE LIMA, PELA ALÇADA DE ACESSO DA AV. OTAVIANO A. LIMA À AV. GENERAL EDGARD FACÓ, PELA PONTE DO PIQUERI E PELA AV. GAL. EDGARD FACÓ - PIQUERI - CAPITAL.	ARQUIVO	TERMINO DE LEGISLATURA (ART. 275 REG. INT.)
		505	2.011	DISPÕE SOBRE O USO DE SUPORTE PARA BICICLETAS NOS ÔNIBUS INTEGRANTES DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES COLETIVOS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.	ARQUIVO	TERMINO DE LEGISLATURA (ART. 275 REG. INT.)
		510	2.012	DENOMINA MONSENHOR ADELMAR DA MOTA VALENÇA, O LOGRADOURO PÚBLICO INOMINADO, DELIMITADO PELA AVENIDA NOVA CANTAREIRA, ALTURA DO Nº 1945 COM A RUA DOMINGOS CALHEIROS.	ARQUIVO	TERMINO DE LEGISLATURA (ART. 275 REG. INT.)
		574	2.011	DETERMINA A FIXAÇÃO DE PLACA DE ORIENTAÇÃO AO CONSUMO SUSTENTÁVEL NOS ESTABELECIMENTOS DE ENSINO PÚBLICO E PRIVADO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.	ARQUIVO	TERMINO DE LEGISLATURA (ART. 275 REG. INT.)
		588	2.011	ESTABELECE A OBRIGATORIEDADE DA NEUTRALIZAÇÃO DAS EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA DECORRENTES DA REALIZAÇÃO DA COPA DO MUNDO DE FUTEBOL, EM 2014.	ARQUIVO	TERMINO DE LEGISLATURA (ART. 275 REG. INT.)
		589	2.011	DISPÕE SOBRE A OBRIGATORIEDADE DE TRATAMENTO E ASSEPSIA DA AREIA CONTIDA NOS TANQUES DESTINADOS AO LAZER E RECREAÇÃO INFANTIL, EXISTENTES EM ÁREAS PÚBLICAS OU PRIVADAS.	ARQUIVO	TERMINO DE LEGISLATURA (ART. 275 REG. INT.)

ANIBAL DE FREITAS FILHO

PL

À SGP-22

Senhor Supervisor,

*Conforme solicitado pelo RDS nº 13-39/2015, segue o presente expediente, para volta à tramitação.

11 de fevereiro de 2015.

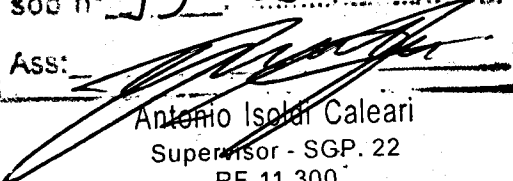

Ubirajara de Farias Prestes Filho
Consultor Técnico Legislativo - História
Supervisor do Arquivo Geral - SGP-33

Segue(m) juntado(s), nesta data,

documento(s) rubricado(s) sob nº

— a — e folha de informação

sob nº 99.09.05.17

Ass: 

Antonio Isoldi Caleari

Supervisor - SGP. 22

RF 11.300

Fiw



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 99

do processo nº 01-297 de 20 11 19 12 15 (a) Ad

Adelina Cicone Batocchio
Assistente Parlamentar
RF 100.406

À Comissão de Finanças e Orçamento

Para providências necessárias.

19 FEV/2015

JADER AUGUSTO PIMENTA

Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo
SGP.22

RECEBIDO

Comissão de Finanças e Orçamento

Em 24/02/15 às 15h00

RE 11261

Vinicius Moreira do Nascimento

RF. 11.261

Ao Vereador / A Vereadora

Para relatar.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento

Em 18.03.15

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos
termos do § 3º artigo 65 do RI.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue, juntado nesta data Papel para Informação rubricados este Documento

Assinatura 100/102 em 26.6.75

Danillo Nunes da Silva
Técnico Administrativo
RF. 11.313

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Forma nº	100	de proc.
Nº	01-297	de 2011
at	Danillo Nunes da Silva	
	RF. 17.313	

PAR
1108/2015**PARECER Nº****DA COMISSÃO DE FINANÇAS E****ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 297/2011**

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Anibal de Freitas, visa instituir o "bônus ambiental", a ser concedido à pessoa física ou jurídica proprietário(a) ou arrendatário(a) mercantil de veículo automotor registrado no DETRAN/SP, com a finalidade de reduzir acidentes de trânsito. Condiciona a referida concessão ao veículo automotor aprovado na inspeção veicular e que no ano anterior não tenha nenhuma autuação por infração de trânsito por excesso de velocidade e desrespeito ao semáforo. Determina que o "bônus ambiental" corresponderá ao valor do preço público pago à empresa concessionária do serviço de inspeção veicular na cidade de São Paulo, na data do agendamento de tal serviço, e que deverá ser pago ao proprietário(a) ou arrendatário(a) de veículo automotor, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias por solicitação deste, bastando declarar, sob as penas da lei, a inexistência dessas infrações no período de janeiro a dezembro do ano anterior ao período anual da inspeção veicular obrigatória. Entre outros dispositivos, determina ainda a propositura que a solicitação do pagamento do "bônus ambiental" será efetivada no *site* da Prefeitura do Município de São Paulo, onde o beneficiário indicará uma agência bancária e nº da conta corrente na qual deverá ser efetuado o crédito do valor correspondente ao "bônus ambiental". Na sua justificativa, o nobre Autor ressalta que "Além de incentivar a obediência aos limites de velocidade, que resulta na redução de acidentes de trânsito e em consequentes reduções de altíssimos custos hospitalares de responsabilidade do sistema único de saúde-SUS, este projeto de lei tem o condão de evitar o sofrimento de milhares de famílias de São Paulo e do Brasil".

A douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente apresentou substitutivo, visando adaptar o projeto à melhor técnica de elaboração legislativa, corrigindo "o número da lei mencionada no § 2º do art. 1º para 14.717, e não 14.714 como consta no projeto original".

Quanto ao aspecto financeiro, nada há a opor, porquanto as despesas para sua execução correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Favorável, portanto, é o parecer, nos termos do substitutivo da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente. Contudo, tendo em vista que a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, que criou o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, foi alterada pela Lei 15.688/2013, e também considerando que o art. 208 do Código de Trânsito Brasileiro considera como infração "avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória", apresentamos o seguinte substitutivo:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº	117	do proc.
Nº	07-297	de 2011
at	Danilo Nunes da Silva	
RF. 11/313		

Dispõe sobre a concessão de "bônus ambiental" como incentivo à redução de acidentes de trânsito, no âmbito do Município de São Paulo.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica instituído, no âmbito do Município de São Paulo, o "bônus ambiental", a ser concedido à pessoa física ou jurídica proprietária ou arrendatária mercantil de veículo automotor registrado no DETRAN/SP, com o objetivo de reduzir acidentes de trânsito.

§ 1º O bônus ambiental será concedido atendidas, simultaneamente, as seguintes condições:

I – aprovação do veículo automotor na inspeção veicular;

II – inexistência de autuação por infração de trânsito relativa a excesso de velocidade, avanço do sinal vermelho do semáforo ou de parada obrigatória no Município de São Paulo no período de janeiro a dezembro do ano anterior ao da inspeção veicular.

§ 2º O bônus ambiental referido neste artigo corresponderá ao valor do preço público pago à empresa concessionária do serviço referente ao Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, criado pela Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, alterada pelas Leis nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, nº 14.717, de 17 de abril de 2008, e nº 15.688, de 11 de abril de 2013, na data do agendamento de tal serviço.

Art. 2º O bônus ambiental deverá ser pago ao proprietário ou arrendatário de veículo automotor, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias por solicitação deste, bastando declarar, sob as penas da lei, a inexistência de infrações mencionadas no inciso II do § 1º do art. 1º desta lei no período de janeiro a dezembro do ano anterior ao da inspeção veicular obrigatória.

Art. 3º A Prefeitura do Município de São Paulo poderá obter a confirmação da CET ou do DETRAN/SP sobre o não cometimento de infração de que trata o § 1º do art. 1º desta lei para o período de concessão do bônus ambiental.

Art. 4º A solicitação do pagamento do bônus ambiental será efetivada no site da Prefeitura do Município de São Paulo, onde o beneficiário indicará uma agência bancária e nº da conta corrente na qual deverá ser efetuado o crédito do valor correspondente ao bônus ambiental.

Parágrafo único. A Prefeitura Municipal de São Paulo, nos moldes do que foi feito para a devolução do preço pago pela inspeção veicular, adotará os mecanismos necessários para o pagamento do bônus ambiental ora criado.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº	702	do proc.
Nº	07-297	de 2011
a)	Danillo Nunes da Silva	
RF. 11.313		

Art. 5º O pagamento do bônus ambiental ora instituído, de caráter educativo, que tem como fato gerador a inexistência de multas de trânsito conforme o inciso II do § 1º do art. 1º desta lei, independe de o veículo estar licenciado ou sujeito a quitação de quaisquer débitos do proprietário ou arrendatário relacionados com tributos municipais.

Art. 6º As despesas decorrentes desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 7º Caberá ao Poder Executivo a regulamentação da presente lei no prazo de 30 (trinta) dias, a contar de sua vigência.

Art. 8º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em

24/6/2015.

Danillo Nunes da Silva
Técnico Administrativo
RF. 11.313

Ver. José Police Neto
Presidente

Ver. Abou Anis
Relator

Ver. Adilson Madeu

Ver. Aurélio Nomura

Ver. Jair Tatto

Ver. Milton Leite

Ver. Ota

Ver. Paulo Fiorilo

Ver. Ricardo Nunes

RELCOM
1147/2015

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 27.06.15
Pág. 117 Col. 01
Conferido _____

Danillo Nunes da Silva
Técnico Administrativo
RF. 11.313

À SGP 21

São Paulo 29.06.15

Danillo Nunes da Silva
Técnico Administrativo
RF. 11.313

À SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos
termos do artigo 275 do Regimento Interno.
18/01/2017

Daniel Gazoni
Auxiliar Técnico Administrativo
RF. 11.325

107244
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL
Requisitado em 11/02/15
Arquivado novamente em 19/01/17
Com 102 fls.
O Func. 191

DANIELA PEREIRA DE SOUSA

Consultor Téc. Legis. (Bíblia)

CRB 8/7174 - RF 11.428