



# Diário Oficial

CIDADE DE SÃO PAULO

Prefeito: **GILBERTO KASSAB**

Ano 52

São Paulo, terça-feira, 24 de julho de 2007

Número 134

## GABINETE DO PREFEITO

Prefeito: **GILBERTO KASSAB**

**LEI Nº 14.489, DE 23 DE JULHO DE 2007**

**(Projeto de Lei nº 558/06, do Vereador Gilson Barreto - PSDB)**

*Institui, no Município de São Paulo, a Prova Pedestre Corrida do Aricanduva e dá outras providências.*

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 do seu Regimento Interno, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica instituída no Município de São Paulo a Prova Pedestre Corrida do Aricanduva, a realizar-se, anualmente, entre a última semana do mês de setembro e a última semana do mês de outubro.

Parágrafo único. O evento instituído por esta lei passará a constar do Calendário Oficial de Eventos do Município de São Paulo.

Art. 2º Aos participantes que encerrarem o percurso da prova será conferido Diploma de Participação da Corrida de Aricanduva.

Art. 3º (VETADO)

Art. 4º (VETADO)

Art. 5º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 23 de julho de 2007, 454ª da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 23 de julho de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

**DECRETO Nº 48.555, DE 23 DE JULHO DE 2007**

*Altera o Decreto nº 10.602, de 21 de agosto de 1973, modificado pelo Decreto nº 43.064, de 8 de abril de 2003.*

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e tendo em vista os elementos constantes do processo administrativo nº 2006-0.288.095-1,

**D E C R E T A:**

Art. 1º. O artigo 1º do Decreto nº 10.602, de 21 de agosto de 1973, com a modificação introduzida pelo Decreto nº 43.064, de 8 de abril de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art 1º. Fica declarada de utilidade pública, nos termos da Lei nº 4.819, de 21 de novembro de 1955, com alterações posteriores, a entidade denominada CÍRCULO SOCIAL SÃO CAMILO, CNPJ nº 60.944.998/0001-04, sediada no Município de São Paulo." (NR)

Art. 2º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 23 de julho de 2007, 454ª da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 23 de julho de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

**RAZÕES DE VETO**

Projeto de Lei nº 021/01

Ofício ATL nº 128, de 19 de julho de 2007

Ref.: Ofício SGP-23 nº 3192/2007

Senhor Presidente

Por meio do ofício acima referenciado, ao qual ora me reporto, Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia autêntica do Projeto de Lei nº 021/01, de autoria do Vereador Paulo Frange, aprovado por essa Egrégia Câmara na sessão de 14 de junho do corrente ano.

A mensagem, em síntese, cria e disciplina o Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT e o Programa de Identificação Automática de Veículos - PRAIV.

Consoante se depreende do texto aprovado, o Fundo criado será constituído pela receita proveniente da arrecadação de multas de trânsito e por verbas repassadas pelo Governo do Estado de São Paulo mediante convênio celebrado entre aquele ente da federação e esta Prefeitura, destinando-se referidos recursos ao financiamento da expansão e aprimoramento contínuo das ações direcionadas a promover o desenvolvimento do trânsito no Município de São Paulo, vale dizer, em atividades relativas a sinalização, engenharia de tráfego e de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, tudo nos termos do que estabelece o artigo 320 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997).

No que concerne ao Programa de Identificação Automática de Veículos - PRAIV, dispõe a propositura que a concepção desse Programa baseia-se em tecnologia de identificação por radio-freqüência, cujas características encontram-se definidas na Resolução nº 212, de 13 de novembro de 2006, do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, cabendo ao Executivo celebrar os convênios necessários à sua implantação, assim como nele utilizar, em caráter prioritário, os recursos destinados ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT.

Assim, revestindo-se a mensagem de inegável interesse público, porquanto a criação do fundo e do programa mencionados em muito contribuirá para a ampliação dos atuais mecanismos administrativos dirigidos à expansão das atividades voltadas, em especial, à segurança, fluidez e fiscalização do trânsito no Município de São Paulo, a deliberação desta Chefia do Executivo não poderia ser outra senão o acolhimento do texto aprovado, à exceção do disposto nos §§ 1º ao 4º do artigo 2º, nos artigos 5º e 6º e no inciso VII do artigo 8º, ante sua inconstitucionalidade, ilegalidade e contrariedade ao interesse público, pelo que sou compelido a vetá-los, com fundamento no artigo 42, § 1º, da Lei Orgânica do Município.

Por primeiro, cumpre asseverar que, ao relacionar, nos §§ 1º ao 4º de seu artigo 2º, as ações governamentais compreendidas no "caput" do artigo 320 do Código de Trânsito Brasileiro, atinentes à sinalização, engenharias de tráfego e de campo, policiamento e fiscalização, bem como educação de trânsito, a medida invade competência reservada à União, com isso violando o princípio federativo (Constituição Federal, artigos 1º e 18).

Com efeito, a União, no exercício da competência legislativa que lhe é privativamente reservada pelo artigo 22, inciso XI, da Carta Política de 1988, para dispor sobre trânsito e transporte, fez editar a Lei Federal nº 9.503/97, nela instituindo o Código de Trânsito Brasileiro, cujo inciso I de seu artigo 12 preceitua competir ao Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN o estabelecimento das normas regulamentares referidas naquele Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito. Nesse sentido, vigora a Resolução CONTRAN nº 191, de 16 de fevereiro de 2006, ao relacionar, nos incisos de seu artigo 2º, as ações governamentais compreendidas no "caput" do artigo 320 do aludido Código para fins de aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito.

Por via de consequência, em face desse regramento constitucional, legal e regulamentar, dúvidas não restam quanto à incompetência legislativa do Município para dispor sobre a matéria.

Demais disso, impende ressaltar que, tendo a relação prevista na Resolução CONTRAN nº 191/06 caráter meramente exemplificativo (artigo 3º da Resolução), a conversão em lei dos §§ 1º ao 4º do artigo 2º do texto aprovado pela Edilidade limitaria a atuação do Poder Público Municipal no que tange a outras eventuais ações governamentais que possam estar compreendidas no artigo 320 do Código de Trânsito Brasileiro, circunstância que, a toda evidência, não se conforma com o interesse público.

O presente veto alcança também o conteúdo dos artigos 5º e 6º do Projeto de Lei nº 021/01, concernente à composição do Conselho Diretor e do Conselho Fiscal do Fundo Municipal de Desenvolvimento do Trânsito - FMDT, visto cuidar-se de matéria relativa à organização e ao funcionamento da Administração, passível de disciplina por meio de decreto, a teor do disposto no artigo 84, inciso VI, alínea "a", da Constituição Federal, e no artigo 70, inciso XIV, da Lei Maior local.

Segundo preconiza o artigo 9º da mensagem, é vedada a remuneração, a qualquer título, pelo exercício das funções de Conselheiro-Diretor e de Conselheiro-Fiscal, sendo, contudo, consideradas como serviços relevantes prestados à comunidade.

Dessa forma, tratando-se de alteração da organização e funcionamento da Administração que não implica aumento de despesa nem criação ou extinção de órgãos públicos, resta patente o enquadramento do assunto nas precitadas normas constitucionais e, pois, a invasão, pelo Legislativo, da competência privativamente atribuída ao Executivo.

Em virtude do acima exposto e garantidos o direcionamento e o controle fiscal dos recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento do Trânsito - FMDT, mediante a criação de seus Conselhos Diretor e Fiscal, caberá ao decreto regulamentar da lei resultante da propositura em comento, ora parcialmente vetada, dispor sobre a composição e o funcionamento desses colegiados, de modo que melhor se adequem às vigentes diretrizes administrativas aplicáveis aos fundos especiais sob a responsabilidade do Executivo.

Por derradeiro, impõe-se igualmente vetar o inciso VII do 8º da medida aprovada, que prevê a competência do Conselho Diretor para encaminhar, mensalmente, até o dia 20 (vinte) do mês subsequente, à Câmara Municipal e à Secretaria de Finanças, os balancetes do mês anterior.

Nesse caso, faz-se necessária a negativa de sanção a esse dispositivo para evitar que a providência nele prevista venha a sobrecarregar desnecessariamente o controle da aplicação dos recursos destinados ao Fundo Municipal de Desenvolvimento do Trânsito - FMDT, com isso indo de encontro ao interesse público.

Realmente, a medida afigura-se de todo despicienda ante a previsão, no texto aprovado, de específicos meios de controle, atribuídos, no âmbito das respectivas áreas de atuação, aos Conselhos Diretor e Fiscal.

Mas não é só. Além dos controles exercidos por tais colegiados, importa registrar que, nos termos da legislação em vigor, especialmente do disposto no artigo 47 da Lei Orgânica do Município, a utilização dos recursos vinculados ao Fundo em questão, assim como a de qualquer outra verba pública, sujeita-se à fiscalização contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial exercida pela Câmara Municipal, mediante controle externo, inclusive com o auxílio do Tribunal de Contas do Município, e pelo sistema de controle interno do Poder Executivo.

Em síntese, diante da existência desses mecanismos legais de controle da aplicação de dinheiro público, a criação de mais um instrumento com o mesmo objetivo representaria inacei-

tável sobreposição de ações administrativas que acabaria por tumultuar a concretização da gestão fiscal do fundo especial ora criado.

Nessas condições, evidenciadas as razões que, com supedâneo no artigo 42, § 1º, da Lei Orgânica do Município, me compõem a vetar parcialmente o projeto de lei aprovado, atingindo o inteiro teor dos §§ 1º ao 4º do artigo 2º, dos artigos 5º e 6º, bem assim do inciso VII do artigo 8º, devolvo o assunto ao reexame dessa Colenda Casa de Leis.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência meus protestos de apreço e consideração.

GILBERTO KASSAB, Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor

ANTONIO CARLOS RODRIGUES

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

**RAZÕES DE VETO**

**Projeto de Lei nº 295/07**

**Ofício ATL nº 129, de 19 de julho de 2007**

**Ref.: Ofício SGP-23 nº 3230/2007**

Senhor Presidente

Reporto-me ao ofício em epígrafe, por meio do qual Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia autêntica do Projeto de Lei nº 295/07, aprovado por essa Egrégia Câmara em sessão de 21 de junho de 2007, de autoria do Vereador Milton Leite, que institui, no Município de São Paulo, o Programa de Biodiesel e o Programa de Conscientização sobre a Reciclagem de Óleos e Gorduras de Uso Culinário.

Com os propósitos de recuperação e melhoria do meio ambiente e de estimular o uso de combustível renovável, o texto aprovado torna "obrigatória a utilização de óleo diesel com uma composição mínima de 2% em volume de adição ao óleo diesel em veículos de transportes coletivos municipais e intermunicipais, bem como transportadoras, empresas e indústrias sediadas nesta cidade", conforme tabela especificada em seu artigo 2º, sob pena de aplicação de multa de R\$ 5.000,00 por veículo, dobrada na reincidência.

Além disso, cria o Programa de Conscientização sobre a Reciclagem de Óleos e Gorduras de Uso Culinário, a cargo da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, o qual visa à conscientização da população, dos proprietários e funcionários de estabelecimentos fabricantes de refeições e alimentos em geral sobre as formas e benefícios da reciclagem de óleos e gorduras de uso culinário, bem como sobre os danos ambientais causados pelo seu despejo na rede de esgoto. Para tanto, o Poder Público promoverá as pertinentes ações educativas e de esclarecimento, incentivará comportamentos positivos nesse sentido, por parte das entidades privadas e, para os estabelecimentos que se integrem à rede de reciclagem, criará um selo de certificação.

Acolhendo a propositura por seu evidente mérito, sou compelido, entretanto, por razões de ordem legal e técnica, a apor-lhe veto parcial, atingindo parte da ementa e o inteiro teor de seus artigos 1º, 2º, 3º, 9º e 10, que tratam do Programa de Biodiesel, nos termos das considerações a seguir expendidas.

Os dispositivos supracitados, ao estipularem a composição do combustível e compeliem sua utilização nos veículos especificados, invadem a órbita de atribuições exclusivas da União, legislando sobre questão que não se limita ao interesse local, mas transcende, de fato, o âmbito do Município, contemplando regras sobre manipulação de produtos para uso de fonte energética, matéria cuja competência normativa incumbe privativamente à União, a teor do inciso IV do artigo 22 da Constituição Federal.

A esse respeito, cumpre assinalar que a União, no exercício próprio de suas funções, editou a Lei Federal nº 11.097, de 13 de janeiro de 2005, que dispõe sobre a introdução do biodiesel na matriz energética brasileira e altera a Lei Federal nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, disciplinadora da política energética nacional, esgotando por completo o tema e tratando-o de forma diversa daquela objetivada pelo projeto de lei em causa, conforme se passa a esclarecer.

De início, constata-se que o parágrafo único do artigo 1º da propositura apresenta definição diversa daquela estampada no inciso XXIV do artigo 6º da Lei Federal nº 9.478, de 1997, acrescido pela Lei Federal nº 11.097, de 2005, segundo o qual biodiesel é "o biocombustível derivado de biomassa renovável para uso em motores a combustão interna com ignição por compressão ou, conforme regulamento, para geração de outro tipo de energia, que possa substituir parcial ou totalmente combustíveis de origem fóssil."

Prosseguindo, o artigo 2º da Lei Federal nº 11.097, de 2005, assim dispõe:

"Art. 2º. Fica introduzido o biodiesel na matriz energética brasileira, sendo fixado em 5% (cinco por cento), em volume, o percentual mínimo obrigatório de adição de biodiesel ao óleo diesel comercializado ao consumidor final, em qualquer parte do território nacional.

§ 1º. O prazo para aplicação do disposto no caput deste artigo é de 8 (oito) anos após a publicação desta Lei, sendo de 3 (três) anos o período, após essa publicação, para se utilizar um percentual mínimo obrigatório intermediário de 2% (dois por cento), em volume.

....."

O Decreto Federal nº 5.448, de 20 de maio de 2005, que regulamenta o § 1º do artigo 2º acima transcrito, autoriza, em seus artigos 1º e 4º, a adição de 2% de biodiesel ao óleo diesel de origem fóssil, em qualquer parte do território nacional, devendo essa norma vigorar até que o percentual de 2% se torne obrigatório, o que ocorrerá a partir de janeiro de 2008, aplicando-se em 2013 o mínimo de 5%.

Contudo, os dispositivos ora vetados, ao obrigarem a adição mínima de 2% em 2007, de 3% em 2008, de 4% em 2009, de 6% em 2010, de 8% em 2011, de 10% em 2012, de 14% em 2013, de 16% em 2014, de 18% em 2015 e, finalmente, de 20% em 2016, contrariam frontalmente a política de intro-

dução do biodiesel na matriz energética brasileira, estabelecida, em detalhes, pela aludida legislação federal para todo o território brasileiro, vez que adotam percentuais mínimos muito superiores aos por ela estipulados, em total desacordo com a sistematização federal aplicável a nível nacional.

Cabe ponderar, ademais, que, por força do disposto no artigo 2º do mencionado decreto federal, a adição de biodiesel ao óleo diesel fóssil em percentual superior a 2% constitui mera faculdade e não uma obrigação, admitida apenas mediante prévia autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, nas condições ali descritas e nas demais destinações previstas pelo citado órgão, regulador da indústria do petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis, ao qual, à luz do § 3º do artigo 2º da Lei Federal nº 11.097, de 2005, compete definir os limites de variação admissíveis para efeito de medição e aferição dos percentuais de adição.

Observe-se, ainda, que os prazos para atendimento do percentual mínimo obrigatório fixado pela legislação federal somente podem ser reduzidos por resolução do Conselho Nacional de Política Energética - CNPE, ente incumbido de propor ao Presidente da República políticas nacionais e medidas destinadas a estabelecer diretrizes para programas específicos, como os de uso dos biocombustíveis, a teor do inciso IV do artigo 2º da Lei Federal nº 9478, de 6 de agosto de 1997, com a redação conferida pela Lei Federal nº 11.097, de 2005. Para tanto, devem ser respeitados os critérios da disponibilidade de oferta de matéria-prima e capacidade industrial para produção de biodiesel, da participação da agricultura familiar nessa oferta, da redução das desigualdades regionais, do desempenho dos motores e, por fim, das políticas industriais e de inovação tecnológica (§ 2º do artigo 2º da Lei Federal nº 11.097, de 2005).

Verifica-se, pois, que as disposições contidas nos artigos apontados do projeto aprovado incidem, irremediavelmente, em inconstitucionalidade e ilegalidade, posto que se contrapõem a preceitos constitucionais e à normatização federal aplicável, revelando-se, por outro lado, de todo prematuras, haja vista que o Programa Nacional de Produção e Uso de Biodiesel (PNPB), sob a responsabilidade do Governo Federal, não atingiu, até o presente, o aperfeiçoamento técnico e econômico sustentável para suprir as demandas do mercado, em escala comercial, sem desmerecer o considerável conhecimento tecnológico já obtido.

No âmbito desse programa, constituiu-se a Rede Brasileira de Tecnologia de Biodiesel, a cargo do Ministério da Ciência e Tecnologia - MCT, com a finalidade de consolidar um sistema gerencial de articulação dos diversos setores envolvidos na pesquisa, desenvolvimento e produção do biodiesel, buscando a convergência de esforços e a otimização de investimentos públicos.

As ações do Governo Federal consistem, em síntese, na realização de testes e ensaios com motores, no desenvolvimento de tecnologia para produção do biodiesel em laboratório e em escalas adequadas às produções locais de óleo, na caracterização e controle da qualidade do combustível, na estruturação de laboratórios e na formação de recursos humanos, relevantes para o atendimento às necessidades do mercado, no tocante ao suporte técnico da produção e à formação de mão-de-obra especializada.

Logo, estando o programa nacional em fase de ajustamento, sem que se tenha, até o momento, definido o processo de mistura do combustível de forma a não comprometer os motores dos veículos e diante da necessidade de maior prazo para a implantação de logística de captação da matéria-prima suficiente para a transformação em biodiesel, a obrigatoriedade do uso desse biocombustível em todos os veículos de transportes coletivos municipais e intermunicipais, bem como de transportadoras, empresas e indústrias sediadas nesta Cidade, na forma determinada pela propositura, desatende ao interesse público, afigurando-se não apenas precipitada, como impossível de ser cumprida, por inexistirem condições mínimas para sua consecução.

Acresça-se, por oportuno, que, no âmbito municipal, o assunto tem recebido, por parte da Administração, a devida atenção e tratamento consentâneo com o interesse público, com o desenvolvimento de projetos, mediante cooperação entre órgãos municipais e a iniciativa privada, voltados à realização de estudos sobre a inclusão de misturas biocombustíveis, a partir da análise da viabilidade, sustentabilidade e competitividade de sua adição ao diesel usado pelos veículos empregados no transporte coletivo. Ressalte-se que tais estudos consistem na efetivação de testes, em pequena escala, que possibilitarão avaliar, em caráter experimental, o desempenho dos ônibus com combustível convencional e o resultado obtido pela frota com o biocombustível.

Finalmente, as medidas determinadas pelos dispositivos ora impugnados acabam por interferir em assunto de típica gestão administrativa, da competência privativa do Executivo, demandando, ainda, significativo dispêndio de verbas para sua execução, sem contar, todavia, com a necessária indicação dos recursos correspondentes, em desconformidade com as normas da Lei de Responsabilidade Fiscal.

Pelo exposto, conquanto louvável o intuito de buscar o melhor aproveitamento dos recursos disponíveis, vejo-me na contingência de vetar parte da ementa e o inteiro teor dos artigos 1º, 2º, 3º, 9º e 10 do texto aprovado, com fundamento no artigo 42, §1º, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Assim sendo, devolvo o assunto ao reexame dessa Egrégia Câmara, renovando, na oportunidade, a Vossa Excelência meus protestos de apreço e consideração.

GILBERTO KASSAB, Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor

ANTONIO CARLOS RODRIGUES

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo