



# Diário Oficial

## Cidade de São Paulo

João Doria - Prefeito

Ano 63

São Paulo, quinta-feira, 18 de janeiro de 2018

Número 12

### GABINETE DO PREFEITO

JOÃO DORIA

#### LEIS

##### LEI Nº 16.801, DE 17 DE JANEIRO DE 2018

(Projeto de Lei nº 299/17, do Vereador Milton Leite – DEMOCRATAS)

Altera a Lei nº 15.150, de 6 de maio de 2010, que dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades – Polo Gerador de Tráfego, e dá outras providências.

JOÃO DORIA, 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 14 de dezembro de 2017, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Os incisos II e III do art. 2º da Lei nº 15.150, de 6 de maio de 2010, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º .....  
.....  
II - (VETADO)

III - Termo de Recebimento e Aceitação Parcial – TRAP ou Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo – TRAD: documento emitido pela Secretária Municipal de Mobilidade e Transportes, que atesta o cumprimento integral das obras/serviços condicionados a uma das etapas da edificação ou para todo o empreendimento conforme especificado na Certidão de Diretrizes no que se refere às medidas mitigadoras de impacto no tráfego e/ou compensatórias, e;” (NR)

Art. 2º (VETADO)

Art. 3º O “caput” do art. 4º da Lei nº 15.150, de 6 de maio de 2010, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º Os projetos apresentados pelos interessados na implantação ou reforma de um empreendimento classificado como Polo Gerador de Tráfego serão analisados pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, a qual indicará as medidas mitigadoras de minimização dos impactos sobre o Sistema Viário e as eventuais adequações nos projetos viários e/ou de arquitetura, bem como a eventual realização de medidas compensatórias.” (NR)

Art. 4º Insere-se o inciso VI ao parágrafo único do art. 4º da Lei nº 15.150, de 6 de maio de 2010, com a seguinte redação:

“Art. 4º .....  
Parágrafo único. ....  
VI - a relação das medidas compensatórias.” (NR)

Art. 5º (VETADO)

Art. 6º O “caput” do art. 8º da Lei nº 15.150, de 6 de maio de 2010, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º Nos casos em que a análise do projeto apresentado indicar a necessidade da execução de obras e serviços relacionados à operação do Sistema Viário, bem como a realização de medidas compensatórias, o empreendedor arcará integralmente com as despesas do projeto e implantação das medidas.” (NR)

Art. 7º O “caput” e § 1º do art. 9º da Lei nº 15.150, de 6 de maio de 2010, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 9º (VETADO)  
§ 1º A execução das medidas mitigadoras e/ou compensatórias deverão estar vinculadas ao cronograma de execução da edificação apresentado pelo empreendedor, devendo sua conclusão preceder à data de inauguração do empreendimento.” (NR)

Art. 8º O “caput” do art. 10 da Lei nº 15.150, de 6 de maio de 2010, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 10. As medidas mitigadoras dos impactos sobre o tráfego e/ou as medidas compensatórias deverão ser implementadas em 240 (duzentos e quarenta) dias contados da data da aprovação dos projetos viários executivos.” (NR)

Art. 9º (VETADO)

Art. 10. O art. 16 da Lei nº 15.150, de 6 de maio de 2010, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16. Para as edificações ou atividades já implantadas, em que haja interesse do proprietário em promover qualquer alteração relacionada à operação do Sistema Viário, o pedido deverá ser formulado à Secretária Municipal de Mobilidade e Transportes cabendo à Companhia de Engenharia de Tráfego – CET a análise técnica do pedido, que, caso deferido, as despesas com a execução correrão por conta do interessado.” (NR)

Art. 11. (VETADO)

Art. 12. (VETADO)

Art. 13. (VETADO)

Art. 14. (VETADO)

Art. 15. O Poder Público Municipal regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de publicação desta lei.

Art. 16. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 17. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 17 de janeiro de 2018, 464ª da fundação de São Paulo.

JOÃO DORIA, PREFEITO

ANDERSON POMINI, Secretário Municipal de Justiça

JULIO FRANCISCO SEMEGHINI NETO, Secretário do Governo Municipal

BRUNO COVAS, Secretário-Chefe da Casa Civil

Publicada na Casa Civil, em 17 de janeiro de 2018.

##### LEI Nº 16.802, DE 17 DE JANEIRO DE 2018

(Projeto de Lei nº 300/17, dos Vereadores Milton Leite – DEMOCRATAS, Adilson Amadeu – PTB, Caio Miranda Carneiro – PSB, Conte Lopes – PP, João Jorge – PSDB, Natalini – PV, Ricardo Teixeira – PROS e Senival Moura – PT)

Dá nova redação ao art. 50 da Lei nº 14.933/2009, que dispõe sobre o uso de fontes motrizes de energia menos poluentes e menos geradoras de gases do efeito estufa na frota de transporte coletivo urbano do Município de São Paulo e dá outras providências.

JOÃO DORIA, 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 14 de dezembro de 2017, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º O art. 50 da Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 50. A partir da data de publicação desta lei, os operadores dos serviços de transporte coletivo por ônibus, integrantes do Sistema de Transporte Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, bem como as empresas que prestam serviços de coleta de Resíduos Sólidos Urbanos e Hospitalares (lixo) no Município de São Paulo, deverão promover a redução progressiva das emissões de dióxido de carbono (CO2) de origem fóssil, e de poluentes tóxicos emitidos na operação de suas respectivas frotas, por meio da utilização gradual de combustíveis e tecnologias mais limpas e sustentáveis. § 1º As reduções do CO2 de origem fóssil mencionadas no “caput” referem-se exclusivamente às emissões no uso final dos insumos energéticos.

§ 2º A escolha dos combustíveis e fontes de energia alternativas deve ser feita sempre mediante aconselhamento das autoridades técnicas municipais, à luz de informação científica consistente, que indique a possibilidade de maximização das reduções das emissões de origem fóssil em todo ciclo de vida do combustível/energia a ser utilizado, dentro de custos aceitáveis.

§ 3º O processo de substituição por veículos e tecnologias mais limpas dar-se-á de modo gradual, e ocorrerá naturalmente no momento da substituição dos lotes de veículos mais velhos que são retirados da frota, conforme as regras contratuais de idade máxima permitida dos veículos.

§ 4º O processo de substituição de frota por insumos energéticos e tecnologias mais limpas deve priorizar a expansão da frota de trólebus, com unidades novas equipadas com bancos de baterias, no mínimo, até que a atual rede de distribuição de energia não fique com capacidade ociosa.

§ 5º O Poder Concedente poderá, a qualquer tempo, mediante negociações extracontratuais com os operadores das frotas e desde que garantam o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, solicitar intervenções ambientais extraordinárias, na totalidade ou em parcelas específicas da frota, de modo a atender demandas específicas e/ou novas exigências legais de redução de emissões e melhoria ambiental, na cidade como um todo, ou em determinados corredores e áreas sensíveis do Município.

§ 6º As escolhas das alternativas de combustíveis e tecnologia serão realizadas no âmbito do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas, instituído pela presente lei no momento de sua promulgação, a qualquer tempo, desde que observado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos firmados pela Administração Pública:

I - As metas intermediárias e finais de redução de emissões estabelecidas nesta lei serão fixas e inadiáveis, entretanto, havendo conjuntura favorável, poderão ser ajustadas para patamares mais rigorosos, em termos de quantidade de emissões reduzidas e prazos, mediante avaliações objetivas e transparentes a serem realizadas a cada 5 (cinco) anos, por um Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento de Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas;

II - O Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas será criado e regulamentado pela Administração Municipal, em até 180 (cento e oitenta) dias após o início da vigência desta lei, e será integrado, no mínimo, por representantes das Secretarias de Mobilidade e Transportes, Verde e Meio Ambiente, Obras e Serviços, Fazenda e Relações Internacionais do Município de São Paulo, bem como pelos operadores de transporte coletivo, empresas de coleta de lixo e representantes de organizações da sociedade civil que compõem o Comitê Municipal de Mudança do Clima e Ecoeconomia;

III - Os lotes de veículos substituídos de cada operadora devem ser compostos, obrigatoriamente, por unidades novas, dotadas de propulsores e/ou combustíveis de menor impacto poluidor do que os veículos convencionais substituídos, de modo a garantir reduções na emissão de poluentes. Num prazo de, no máximo 10 (dez) anos, a partir do início de vigência desta lei, deverá haver uma redução mínima de 50% (cinquenta por cento) e, num prazo máximo de 20 (vinte) anos, uma redução de 100% (cem por cento) das emissões totais de dióxido de carbono (CO2) de origem fóssil, relativamente às emissões totais das frotas, no ano de 2016, para os veículos de cada um dos respectivos sistemas, conforme tabela abaixo:

PARÂMETRO	AO FINAL DE 10 (DEZ) ANOS	AO FINAL DE 20 (VINTE) ANOS
CO <sub>2</sub> de origem fóssil	50%	100%

IV - Num prazo máximo de 10 (dez) anos, também contados do início de vigência desta lei, deverá haver uma redução mínima de 90% (noventa por cento) de material particulado (MP) e de 80% (oitenta por cento) de óxidos de nitrogênio (NOx) em relação ao total de emissões totais das frotas, no ano de 2016, para os veículos de cada um dos respectivos sistemas para, num prazo máximo de 20 (vinte) anos, ocorrer uma redução mínima de 95% (noventa e cinco por cento) tanto de material particulado como de óxidos de nitrogênio (NOx), conforme tabela abaixo:

PARÂMETRO	AO FINAL DE 10 (DEZ) ANOS	AO FINAL DE 20 (VINTE) ANOS
MP	90%	95%
NOx (expresso como NO <sub>2</sub> )	80%	95%

V - O Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas deverá acompanhar permanentemente a evolução anual da melhoria ambiental das frotas individuais de cada operadora e da frota total do sistema municipal, no sentido de estabelecer, com a necessária antecipação, os arranjos necessários para garantir o efetivo cumprimento das metas intermediárias e finais globais de redução de emissões estabelecidas nesta lei;

VI - A métrica utilizada para os cálculos das emissões deverá ser definida pela Administração Municipal, no contrato de operação do sistema, e publicada em até 180 (cento e oitenta) dias após o início de vigência desta lei, mediante normativa oficial, seguindo os fatores típicos de emissão e os critérios amplamente utilizados e aceitos pelas autoridades ambientais municipais, estaduais e federais;

VII - As empresas operadoras de frotas de transporte coletivo e coleta de lixo deverão desenvolver programas internos de conscientização e treinamento de condutores, além de técnicos de manutenção e operação, e implantar, em até 180 (cento e oitenta) dias, após o início do contrato de operação do sistema, ações devidamente acompanhadas e documentadas pelas empresas e gestores municipais, que levem a reduções do consumo de combustível e emissões de poluentes, e que incluam, no mínimo, programas de direção econômica (direção ecológica) e de eliminação da operação desnecessária em marcha lenta em terminais, pontos de parada prolongada, garagens e situações extremas de congestionamento;

VIII - As empresas operadoras de transporte coletivo e coleta de lixo deverão apresentar, até 31 (trinta e um) de março de cada ano de exercício, um relatório anual de emissões da frota sob sua responsabilidade, relativo ao ano anterior, detalhando as quantidades de quilômetros rodados por cada veículo cadastrado no sistema, consumos de combustíveis, o total anual das emissões de cada poluente e gases do efeito estufa, bem como apresentar as medidas de controle já existentes e a serem implantadas, no sentido da redução adicional do consumo de combustível e das emissões;

IX - Os relatórios a serem emitidos por empresas operadoras de transporte coletivo e coleta de lixo mencionados no inciso VIII, do § 6º, do art. 50, da Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009, deverão ser conferidos por órgão público ou privado ou por auditoria externa independente nos termos de normativa oficial que vier a ser expedida com ampla publicidade.

§ 7º Em havendo avanço técnico por parte dos fabricantes e disponibilidade econômica por parte do Poder Concedente, a fim de garantir o equilíbrio econômico-financeiro de cada uma das avenças, a partir do décimo ano da vigência dos contratos de operação do sistema de transporte coletivo e do sistema de coleta de lixo, deverão ser estabelecidas novas metas para as emissões de Material Particulado, CO2 e NOx, para os veículos de cada um dos respectivos sistemas.

§ 8º A previsão das exigências, critérios, metas e prazos para a realização das intervenções ambientais, mencionadas nesta lei, e em seu respectivo regulamento, devem constar de forma clara e inequívoca nos editais e dispositivos contratuais.

§ 9º Os custos incrementais de aquisição de veículos e de operação das novas tecnologias, em relação aos custos da tecnologia convencional baseada no uso do diesel de origem fóssil, quando existentes, devem ser claramente identificados e objeto de engenharia financeira específica, de modo a garantir o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

§ 10. Os eventos de substituição de lotes de veículos por alternativas mais limpas devem ser programados individualmente em cada empresa operadora, ano após ano, em comum acordo com a Administração Municipal, por meio de acompanhamento permanente do Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas, mediante processos individuais, que apresentem com clareza a identificação e caracterização dos lotes substituídos e substitutos, os cronogramas físico-financeiros, os eventuais custos incrementais de investimento inicial, operacionais e uma projeção dos benefícios ambientais, a serem auferidos em termos de redução das emissões de cada poluente especificado nesta lei e do CO2 fóssil.

§ 11. (VETADO)

§ 12. A Administração Municipal deve apresentar em um prazo máximo de 18 (dezoito) meses, após o início de vigência desta lei, um estudo dos cenários possíveis de redução de emissões da frota pela melhoria da operação do Sistema de Transporte Coletivo Urbano Municipal, mediante a implantação de uma rede abrangente de corredores com operação avançada e com prioridade para os veículos que operam em canais segregadas, indicando as rotas já previstas nos planos municipais

país e as rotas possíveis, as diferentes tecnologias dos veículos a serem empregados nos corredores e os benefícios ao meio ambiente em termos de aumento de velocidades e redução do tempo de viagem, da quilometragem total rodada, do consumo energético e das emissões de poluentes tóxicos e gases do efeito estufa.”

Art. 2º (VETADO)

Art. 3º (VETADO)

Art. 4º (VETADO)

Art. 5º (VETADO)

Art. 6º (VETADO)

Art. 7º (VETADO)

Art. 8º As pessoas físicas ou jurídicas e escolas (no sistema de autogestão) que prestam serviços, no âmbito do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito – TEG no Município de São Paulo, devem observar o disposto nesta lei, inclusive os cronogramas de transição e as metas intermediárias e finais de redução de emissão de gases poluentes a serem definidos pelo Poder Público, sob pena de aplicação das sanções previstas no art. 9º, § 1º desta lei e suspensão de suas atividades até que ocorra a regularização de sua unidade veicular ou frota.

Art. 9º Os operadores de serviço de transporte coletivo por ônibus, integrantes do Sistema de Transporte Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, empresas que prestam serviços de coleta de lixo no Município de São Paulo, as pessoas jurídicas e físicas que mantêm contratos com a Administração Pública Direta e Indireta, pessoas jurídicas e físicas proprietárias e/ou possuidoras de ônibus fretados e que realizem o transporte de passageiros no âmbito do Município de São Paulo ou que nele adentrem, como também toda a frota de veículos de carga, independentemente de capacidade e modelo, que abasteçam a Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo – CEAGESP e, finalmente, toda a frota de veículos de transporte intermunicipal de passageiros, independentemente de capacidade e modelo, que adentrem no Município de São Paulo devem observar o disposto nesta lei, inclusive os cronogramas de transição e as metas intermediárias e finais de redução de emissão de gases poluentes a serem definidos pelo Poder Público.

§ 1º O descumprimento do disposto no “caput” do art. 9º desta lei acarretará ao infrator multa mensal de R\$ 3.000,00 (três mil reais) por cada unidade veicular irregular a ser recolhida em favor do Fundo Municipal de Financiamento do Programa de Substituição e Melhoria Ambiental de Frota.

§ 2º Além da sanção pecuniária prevista no § 1º do art. 9º desta lei, os operadores de serviço de transporte coletivo por ônibus, integrantes do Sistema de Transporte Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, e as pessoas físicas ou jurídicas proprietárias de frota de veículos de transporte intermunicipal de passageiros, independentemente de capacidade e modelo, que adentrem no Município de São Paulo, terão suas atividades suspensas no âmbito do Município de São Paulo até que ocorra a regularização de sua frota.

§ 3º Na hipótese de aplicação da pena de suspensão prevista no § 2º do art. 9º desta lei às pessoas físicas ou jurídicas proprietárias de frota de veículos de transporte intermunicipal de passageiros, independentemente de capacidade e modelo, que adentrem no Município de São Paulo, o transporte intermunicipal de passageiros será realizado por operadores dos serviços de transporte coletivo das linhas municipais.

Art. 10. Os operadores de micro-ônibus que integram o Subsistema Local do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo poderão promover a redução progressiva das emissões de dióxido de carbono (CO2) de origem fóssil e de poluentes tóxicos emitidos na operação de suas respectivas frotas, por meio da utilização gradual de combustíveis e tecnologias mais limpas e sustentáveis a serem definidas no âmbito do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas, sendo que a transição da mudança do sistema de combustão interna dos veículos dos operadores de micro-ônibus dar-se-á no período de 5 (cinco) anos contados da vigência desta lei.

§ 1º O Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas, no início do quinto ano, deverá prover relatório técnico avaliando a viabilidade técnica e econômica da implementação desta lei por parte dos operadores de micro-ônibus que integram o Subsistema Local do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo.

§ 2º Na hipótese de não haver tecnologia motora disponível e economicamente viável que permita a mudança do sistema de combustão interna dos micro-ônibus que integram o Subsistema Local do Sistema de Transporte Coletivo Urbano