

PUBLICADO DOC 29/05/2008, PÁG. 04

RAZÕES DE VETO

Projeto de Lei nº 638/07

OF ATL nº 133, de 27 de maio de 2008

Ref.: Ofício SGP-23 nº 1837/2008

Senhor Presidente

Reporto-me ao ofício em epígrafe, por meio do qual Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia autêntica do Projeto de Lei nº 638/07, aprovado por essa Egrégia Câmara em sessão de 9 de abril de 2007, de autoria do Vereador Aurélio Nomura, que cria o Programa Municipal de Redução e Compensação de Emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE) na frota municipal de veículos.

Nos termos do artigo 1º da propositura, o referido programa abrangeria a frota de veículos utilizados pelas empresas de transporte coletivo municipal e intermunicipal, bem como pela Prefeitura, Secretarias, empresas de economia mista, autarquias, credenciadas e concessionárias de serviços públicos municipais, Câmara Municipal e Tribunal de Contas. De pronto, assinalo que a medida extrapola os limites da competência do Município ao pretender alcançar os veículos destinados ao transporte coletivo intermunicipal, cuja operação é de responsabilidade exclusiva do Governo do Estado. A inclusão do termo "intermunicipais" em seu comando principal, macula de forma irremediável a propositura, tornando-a inexecutável.

Ademais, o projeto em apreço, em seu artigo 2º e respectivo parágrafo - que determina a apresentação de laudo com estimativa técnica de emissão de gases de efeito estufa gerados pelos veículos, ficando a medição e o fornecimento dos laudos a cargo de empresas certificadas e especializadas -, contrapõe-se às normas do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, instituído pela Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, alterada pelas Leis nº 12.157, de 9 de março de 1996, e nº 14.717, de 17 de abril de 2008, e regulamentado pelo Decreto nº 49.463, de 30 de abril de 2008, que já está em andamento.

De acordo com esse Programa, o controle da emissão de poluentes será feito por centros de inspeção e certificação implantados e operados por concessionárias selecionadas por concorrência pública, às quais incumbirá a emissão dos laudos. A fixação dos padrões máximos de emissão de poluentes da frota circulante compete à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, observados os limites fixados pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA. Em 30 de abril último, foi entregue o primeiro Centro de Inspeção Ambiental Veicular, localizado no Jaguaré, que já iniciou o sistema de verificação de poluentes, havendo a previsão de novas entregas até o fim de 2009, o que possibilitará a verificação de toda a frota da cidade, que conta com mais de 6 milhões de veículos.

Noto que, compondo-se a frota municipal majoritariamente por veículos movidos a diesel, especialmente os que operam o transporte coletivo, a grande maioria dos veículos abarcados pela propositura já estão sendo, portanto, submetidos ao referido programa de inspeção veicular.

Além disso, o artigo 3º do texto aprovado, que visa obrigar as empresas e órgãos citados no artigo 1º à adição de 10% de biodiesel nas frotas de seus veículos, e, no caso de motores não-diesel, compelir ao uso exclusivo de combustível alternativo, desatende o disposto no inciso IV do artigo 22 da Constituição Federal, em razão do qual a imposição de regras sobre manipulação de produtos para uso de fonte energética compete privativamente à União, a qual 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.

Com efeito, o artigo 2º da mencionada lei federal fixa 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. Estipula, mais, que o prazo para aplicação desse percentual é de 8 (oito) anos após a publicação da 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, 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 somente ocorreu a partir de janeiro de 2008, aplicando-se em 2013 o mínimo de 5%. Pondero, também, 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%, para uso em frotas veiculares, constitui mera faculdade, não uma obrigação, admitida apenas mediante prévia autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, 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.

Por outro lado, o projeto aprovado revela-se de todo prematuro, haja vista que o Programa Nacional de Produção e Uso de Biodiesel (PNPB), sob a responsabilidade do Governo Federal, ainda não atingiu aperfeiçoamento técnico e economicamente sustentável para suprir as demandas do mercado, em escala comercial. Assim, diante da necessidade de maior prazo para implantação da logística de captação de matéria-prima suficiente para a transformação em biodiesel, a obrigatoriedade de seu uso em todos os veículos mencionados e na forma prevista pelo texto aprovado afigura-se precipitada e impossível de ser cumprida.

Acresça-se que, no âmbito municipal, na conformidade do disposto no inciso VI do artigo 3º da Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, o assunto tem recebido, por parte da Administração, tratamento consentâneo com o interesse público, mediante o desenvolvimento de projetos, com a cooperação entre órgãos municipais e a iniciativa privada, para a realização de estudos sobre a inclusão de misturas biocombustíveis, a partir da análise da viabilidade e sustentabilidade de sua adição ao diesel usado pelos veículos empregados no transporte coletivo. Pode ser citado, nesse sentido, o Programa de Fiscalização e Controle de Emissões de Poluentes, desenvolvido pela São Paulo Transportes S.A., bem como o trabalho de conscientização dos operadores visando implantar procedimentos de controle de qualidade do combustível e emissão de poluentes, manutenção da frota, qualificação e desenvolvimento de fornecedores, realizado por essa empresa em conjunto com o Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo.

Observe-se, ademais que o artigo 4º do texto aprovado prescreve a adoção de providências de difícil implementação, controle e fiscalização, como sejam, o plantio de três árvores por veículo licenciado com motor a diesel e de uma árvore, quando se tratar de motor não-diesel, números esses que poderão ser diferentes após a análise dos laudos de emissão, devendo também ser indicado responsável pelo manejo e plantio, para não se falar das áreas a serem explicitadas em croqui com dimensionamento e detalhamento do local a ser beneficiado, sem que se possa comprovar, na verdade, a eficácia dessa medida para a alvitrada compensação das emissões de gases de efeito estufa.

Pelo exposto, conquanto louvável o intuito almejado por seu nobre autor, vejo-me na contingência de vetar integralmente o projeto de lei, por inconstitucionalidade, ilegalidade e contrariedade ao interesse público, 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