



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
PROCURADORIA DO CONTENCIOSO
AMBIENTAL E IMOBILIÁRIO**

EXCELENTÍSSIMA SENHORA DOUTORA JUÍZA DE DIREITO DA 6ª
VARA DE FAZENDA PÚBLICA DA COMARCA DA CAPITAL-SP

AÇÃO POPULAR N.º 1068508-84.2021.8.26.0053

REQUERENTE: CLARA LEONEL RAMOS E OUTROS

**REQUERIDO: JOÃO AGRIPINO DA COSTA DORIA JUNIOR E
OUTROS**

A FAZENDA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO, por sua procuradora subscritora, nos autos em epígrafe, vem à presença de V. Exa., **CONTESTAR** a ação popular em epígrafe, pelas razões de fato e direito adiante expostas.

I- SÍNTESE DA LIDE

Trata-se de Ação Popular, com pedido liminar, movida por cidadãos contra o Estado de São Paulo, o governador João Dória e o Secretário da Fazenda e Planejamento Henrique Meirelles, alegando lesividade ao patrimônio público com a criação, através do Decreto Estadual nº 64.130, de 08.03.2019, do Programa IncentivAuto, política pública de fomento para fabricantes de veículos automotores do Estado de São Paulo, através do incentivo a expansão de plantas



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO PROCURADORIA DO CONTENCIOSO AMBIENTAL E IMOBILIÁRIO

industriais, implantação de novas fábricas e desenvolvimento de novo produtos no setor.

Em linhas gerais, as autoras entendem que o subsídio governamental ao Programa, através da concessão de financiamento com recursos do Fundo de Apoio aos Contribuintes do Estado de São Paulo (FUNAC) implica desvio de finalidade. Segundo as populares, o desenho institucional do Programa não atende aos parâmetros ambientais definidos na Política Estadual de Mudanças Climáticas (PEMC), pois não exige contrapartidas para a redução de emissões de gases de efeito estufa nos projetos aprovados no programa.

Com base nisso, as autoras pedem a concessão de tutela de urgência para a suspensão do Programa IncentivAuto, obstando-se o andamento de todos os processos dele decorrentes, especialmente a aprovação de projeto e eventual celebração de instrumento jurídico entre o Governo do Estado de São Paulo, suas Secretarias e os eventuais beneficiários do Programa.

Ao final, pedem a confirmação da liminar para declarar a nulidade das Resoluções SFP 11 e 12, ad Deliberação Cofunac 27/20, do Decreto Estadual nº 64.130/2019, bem como de qualquer ato administrativo editado em decorrência deles. Subsidiariamente, pleiteam a condenação do Estado de São Paulo na obrigação de incluir no Programa IncentivAuto condições para a aprovação dos projetos relativas à adoção de medidas voltadas à redução de emissão de gases de efeito estufa e de adaptação aos impactos das mudanças climáticas.

O pedido liminar foi indeferido por esse Douto Juízo, por falta de evidência da probabilidade do direito e de perigo de dano, pois não se constatou a ilegalidade apontada na petição inicial.

Conforme se passa a demonstrar a presente demanda deverá ser julgada improcedente.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO PROCURADORIA DO CONTENCIOSO AMBIENTAL E IMOBILIÁRIO

II- DO MÉRITO

DA INEXISTÊNCIA DE ATO LESIVO AO PATRIMÔNIO PÚBLICO, À MORALIDADE ADMINISTRATIVA E AO MEIO AMBIENTE COM A CRIAÇÃO DO REGIME AUTOMOTIVO PARA NOVOS INVESTIMENTOS (IncentivAuto)

O artigo 5º, inciso LXXIII da Constituição Federal prevê a ação popular como instrumento jurídico destinado à anulação de atos lesivos ao patrimônio público, a moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico cultural, conforme regulamentação trazida pela Lei Federal nº 4.717, de 1965.

Assim, a norma jurídica impõe como condição para a imposição da sanção máxima de nulidade do ato administrativo a sua lesividade, de modo a comprometer a própria moralidade administrativa do ato combatido, o que decididamente não é o caso.

O Regime Automotivo para Novos Investimentos (IncentivAuto) é uma política pública estratégica de investimento no setor automotivo, instituído pelo Decreto nº 64.130, de 08 de março de 2019, e regulado pelas Resoluções SFP nº 11 (disciplina o regime automotivo para novos investimentos) e SFP nº12 (disciplina a modalidade de financiamento através do Funac) e pela Deliberação Cofunac 27/2020 (regulamenta os termos e as condições de celebração de contratos de financiamento na modalidade IncentivAuto, através de recursos do FUNAC).

A Lei Estadual nº 17.185, de 21 de outubro de 2019 autoriza a concessão de financiamento especial para as empresas cujos projetos forem aprovados no âmbito do IncentivAuto, com previsão de descontos crescentes para o pagamento antecipado das parcelas do financiamento, limitados a 25 % do saldo devedor, para investimentos a partir de R\$ 10 bilhões.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO PROCURADORIA DO CONTENCIOSO AMBIENTAL E IMOBILIÁRIO

Dentre as principais condições para a concessão do financiamento estão a aplicação integral do investimento em território paulista e a geração de, no mínimo, 400 novos postos de trabalho, conforme previsto no artigo 3º do Decreto Estadual nº 64.130/2019, com fundamento no artigo 3º, § 8º da Lei Complementar nº 160/2017 e na Cláusula Décima Terceira do Convênio ICMS 190/17.

Segundo informações prestadas pela Secretaria da Fazenda e do Planejamento, **até o momento há apenas um único projeto apresentado pela General Motors do Brasil Ltda. (GM), no montante de R\$ 10 bilhões, ainda sob sob análise** da Comissão de Avaliação da Política e Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, órgão responsável pela análise dos pedidos de adesão ao programa.

Na hipótese de aprovação do projeto, o que ainda não ocorreu, a empresa beneficiária deverá cumprir uma série de obrigações, durante a vigência do contrato de financiamento, dentre as quais aquelas de natureza técnica, como as que impõem a obtenção das licenças ambientais necessárias ao desenvolvimento da atividade econômica.

O programa IncentivAuto prevê o vencimento extraordinário do contrato de financiamento e a exigibilidade imediata da dívida na hipótese de descumprimento das condicionantes impostas pelo licenciamento ambiental ou do seu cancelamento, nos termos do artigo 8º, III c.c 9º, III da Deliberação Cofunac 27/2020 anexa.

A produção decorrente do Regime do IncentivAuto pode ser direcionada exclusivamente para exportação, seja interestadual, seja internacional, e não necessariamente comercializada internamente.

A produção de veículos no Brasil segue o padrão de emissão de poluentes do Programa de Controle da Emissões Veiculares (Proconve), instituído a partir da Resolução Conama nº 18, de 06 de maio de



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
PROCURADORIA DO CONTENCIOSO
AMBIENTAL E IMOBILIÁRIO**

1986, e ratificado pela Lei Federal nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, como parte integrante da Política Nacional de Meio Ambiente. Dentre os objetivos do Proconve está a redução dos níveis de emissão de poluentes por veículos automotores para atender os padrões de qualidade do ar, especialmente nos centros urbanos.

Segundo o IBAMA, o Proconve passou por diversas fases que reduziram progressivamente os limites de emissão de poluentes por veículos leves e pesados, sendo que a última fase prevista para a categoria de veículos leves está prevista para o início em 1º de janeiro de 2022.

Segundo notícia publicada, em 06 de janeiro de 2022, no jornal Estadão (<https://economia.estadao.com.br/noticias/negocios,montadoras-ganham-3-meses-para-concluir-producao-de-carros-mais-poluentes,70003942357>), o IBAMA deu mais três meses para as montadoras cumprirem os novos limites de emissão de poluentes estabelecidos pelo Proconve. A nova norma prevê redução média de 23 % da emissão de poluentes pelos automóveis fabricados no Brasil.

As matrizes veiculares do Brasil e de São Paulo apresentam como combustíveis predominantes o óleo diesel A e a gasolina A, que em conjunto representam quase 65 % do consumo de combustíveis derivados do petróleo. O diesel é fabricado a partir do petróleo e é usado em veículos de grande porte, como ônibus e caminhões.

A entrada no Brasil dos veículos flex a partir de 2003/2004, a adição obrigatória de percentual na gasolina comercializada (atualmente 27 %), a política de precificação do etanol nas bombas até recentemente (limitada a 70 % do preço da gasolina) e disparada da venda de veículos elétricos no ano de 2021 contribuíram sensivelmente para a redução de emissões poluentes locais no Estado de São Paulo, especialmente de monóxido de carbono (CO), óxido de nitrogênio (NOx) e de dióxido de enxofre (SO2).

Conforme notícia publicada, em 30 de novembro de 2021, no



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
PROCURADORIA DO CONTENCIOSO
AMBIENTAL E IMOBILIÁRIO**

jornal Estadão (<https://www.estadao.com.br/infograficos/economia,alem-do-etanol-diesel-verde-e-querosene-renovavel-sao-novas-apostas-do-brasil-nos-biocombustiveis,1211250>), está em debate no Congresso Nacional a regulação do diesel verde, o óleo vegetal hidratado (HVO), um tipo de biocombustível que emite 85 % a menos de gás carbônico em relação ao diesel comum e pode ser utilizado em veículos a diesel sem que os motores precisem ser adaptados. O diesel verde é fabricado a partir do óleo de cozinha reciclado, óleos vegetais ou gorduras animais.

Nesse sentido, embora as emissões de poluentes provenientes do setor de transporte sejam fator de atenção no Estado de São Paulo, a economia de baixo carbono e de neutralidade climática depende de uma política integrada entre as unidades da Federação, especialmente a União Federal, que tem competência constitucional privativa para legislar sobre energia (art.22, IV da CF), detendo o monopólio da lavra das jazidas de petróleo, gás natural e outros bicarbonetos fluidos e das atividades de refino do petróleo nacional ou estrangeiro (art. 177, I e II da CF), com destaque para a função reguladora da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

De acordo com a CETESB (fls. 155 do doc. 14) o Estado de São Paulo apresenta uma matriz energética limpa, com utilização de fontes renováveis, como hidroeletricidade e o etanol, em percentual superior a 50 %. A Raízen, por exemplo, fabrica o E2G (etanol de segunda geração) em Piracicaba, desde 2015 e agora está construindo sua segunda unidade do produto na cidade de Guariba (SP), que terá o dobro da capacidade da primeira. Como o E2G é produzido a partir de resíduos da cana de açúcar (palha e bagaço) não há necessidade de aumentar o cultivo da cana.

A política energética do Estado de São Paulo está baseada na diversificação das fontes de suprimento, na segurança energética, na adoção de eficiência energética e no aproveitamento das vocações energéticas estaduais, notadamente da biomassa da cana-de-açúcar, do biogás e biometadno e no gás



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO PROCURADORIA DO CONTENCIOSO AMBIENTAL E IMOBILIÁRIO

natural.

O Estado de São Paulo representa 53 % da produção de bioeletricidade do Brasil em 2021. Por volta de 220 usinas sucroenergéticas paulistas já comercializam bioeletricidade, a maioria delas (aproximadamente 14) localizada na porção noroeste do Estado.

O processo de biodigestão da vinhaça das usinas de cana de açúcar resultante do processo de produção de etanol pode gerar grandes quantidades de biogás que, purificado, torna-se biometano, que pode ser utilizado na própria frota de veículos das usinas sucroalcooleiras em substituição ao óleo diesel.

As estimativas apontam que cada tonelada de cana processada consome, em média, de 3-4 litros de diesel que, se substituídos por biometano, podem reduzir sensivelmente as emissões de gases de efeito estufa e de CO₂. O etanol pode emitir até 80 % a menos de CO₂ do que a gasolina, quando medido o ciclo completo da produção.

Neste sentido, considerando a implementação de diferentes políticas públicas voltadas à redução de emissões e da progressiva entrada em vigor da fases do Proconve, o Estado vem obtendo permanente redução dos poluentes, seguindo toda a normativa federal que trata da matéria.

A Portaria nº 231/76 do Ministério do Interior, estabeleceu padrões nacionais infralegais de qualidade do ar; a Resolução CONAMA nº 5/89, instituiu o Programa Nacional de Controle de Qualidade do Ar (PRONAR); a Resolução CONAMA 03/90 fixou os padrões nacionais de qualidade do ar, a Lei Federal nº 8.723/93 dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores; a Portaria CONAMA nº 491/2018, dispõe sobre os padrões de qualidade do ar, considerando, como referência, os valores guia de qualidade do ar recomendados pela Organização Mundial da Saúde-OMS em 2005.

Portanto, compete ao Estado de São Paulo estabelecer limites para controle das emissões de gases de efeito estufa em relação aos veículos que



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO PROCURADORIA DO CONTENCIOSO AMBIENTAL E IMOBILIÁRIO

efetivamente circularão em São Paulo, através do licenciamento da planta para sua operação e do respeito aos parâmetros de emissões estabelecidos por toda a normativa que regula a matéria.

A Lei Estadual nº 13.798/2009, ao instituir a Política Estadual de Mudanças Climáticas (PEMC), tem como objetivo geral estabelecer o compromisso do Estado de São Paulo frente ao desafio das mudanças climáticas globais, estabelecendo diretrizes no sentido de reduzir ou estabilizar a concentração dos gases de efeito estufa (GEE) na atmosfera.

O princípio do desenvolvimento sustentável está previsto no artigo 3º, inciso V da Lei nº 13.798/2009, sendo também um dos norteadores da Política Estadual de Mudanças Climáticas (PEMC). Segundo o artigo 4º, inciso X da referida lei, desenvolvimento sustentável é o processo de geração de riquezas que atende às necessidades presentes, sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras satisfazerem suas próprias necessidades, no qual a exploração de recursos, a política de investimentos, a orientação do desenvolvimento tecnológico e as mudanças institucionais encontram-se em harmonia, para elevação do potencial atual e futuro de satisfazer as necessidades e aspirações do ser humano.

Nesse aspecto, vale ressaltar que a tutela ao meio ambiente não está apartada da proteção de outros direitos igualmente previstos na Constituição Federal. **A leitura sistemática do texto constitucional impõe a conciliação dos valores do desenvolvimento e do meio ambiente, através do princípio do desenvolvimento sustentável.**

A implementação do Programa IncentivAuto atende o interesse público para o qual foi criado, estimulando o desenvolvimento socioeconômico através de uma política de atração de investimentos produtivos no território paulista e da geração de empregos.

Portanto, não há lesividade ao patrimônio público, à moralidade administrativa e ao meio ambiente com a criação do Regime Automotivo para Novos Investimentos (IncentivAuto).



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
PROCURADORIA DO CONTENCIOSO
AMBIENTAL E IMOBILIÁRIO**

III- DO PEDIDO

Por todo o exposto, requer-se a improcedência da presente Ação Popular, protestando-se provar o alegado por todos os meios de prova em direito admitidos, em especial a juntada de documentos.

Termos em que,

Pede deferimento.

São Paulo, 04 de janeiro de 2022.

JULIA CARA GIOVANNETTI

Procuradora do Estado

OAB/ SP N° 234.469