

CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
DEPUTADO RAFAEL PRUDENTE



PARECER Nº 01, de 2016 – CEOF

Da COMISSÃO DE ECONOMIA, ORÇAMENTO E FINANÇAS sobre Projeto de Lei nº 1.879, de 2014, que *dispõe sobre a mobilidade urbana, no âmbito do Distrito Federal, vedando, em prol da segurança e da ordem urbanística, o tráfego de veículos, nos horários que específica.*

AUTORA: Deputada CELINA LEÃO

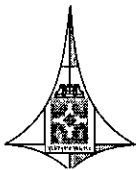
RELATOR: Deputado RAFAEL PRUDENTE

I – RELATÓRIO

Vem à Comissão de Economia, Orçamento e Finanças - CEOF, para análise de mérito, o Projeto de Lei nº 1.879/2014, de autoria da ilustre Deputada Celina Leão, cujo objetivo é atuar na questão da mobilidade urbana, proibindo o tráfego de veículos pesados, em dias e horários específicos, nas vias e rodovias do Distrito Federal.

De acordo com o *caput* do art. 2º da proposição, fica vedada a circulação de veículos pesados e caminhões nos dias úteis, em horário de tráfego intenso. O parágrafo primeiro rotula como veículos pesados aqueles assim definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran. O parágrafo segundo estabelece que os horários de tráfego intenso *serão definidos por órgão competente, mediante estudo prévio de viabilidade, específico para cada via.*

No art. 3º são relacionados os veículos que ficam excluídos das restrições previstas nos arts. 1º e 2º:



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

DEPUTADO RAFAEL PRUDENTE



- I- Os destinados a socorro de incêndio e salvamento;
- II- Os de polícia, de fiscalização e operação de trânsito e ambulâncias, desde que devidamente identificados;
- III- Os pertencentes às Forças Armadas e à União, ou a seu serviço;
- IV- Os empregados em serviços essenciais de coleta de lixo, de abastecimento de água, combustível e de produtos perecíveis; e
- V- Os ônibus.

As cláusulas de vigência (sessenta dias após a data de publicação da lei) e de revogação das disposições em contrário são objeto, respectivamente, dos arts. 4º e 5º da proposição.

Em defesa de sua proposição, a nobre autora alega que em razão do rápido crescimento populacional, sem o correspondente ordenamento de sua malha viária e da expansão de seu sistema de transporte, inclusive o metropolitano, o Distrito Federal – DF tem sofrido, diariamente, com intensos congestionamentos que dificultam a mobilidade urbana. Enfatiza que a restrição ao tráfego de veículos pesados nas vias urbanas e rodovias do DF irá proporcionar maior agilidade de veículos leves nos horários de grande circulação e trará maior segurança ao trânsito. Acrescenta que a proposição atende à supremacia do interesse público sobre o interesse privado ao proporcionar a melhora da mobilidade urbana de milhões de pessoas, resultando em mais segurança e qualidade de vida aos usuários das vias e rodovias do Distrito Federal.

O PL nº 1.879, de 2014 foi distribuído à Comissão de Orçamento e Finanças – CEOF para análise de mérito e à Comissão de Constituição e Justiça – CCJ para análise de admissibilidade. Encaminhado a esta CEOF, a proposição não recebeu emendas no prazo regimental

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

De acordo com o que preceitua o art. 64, II, alínea s, do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal – RICLDF, à CEOF compete emitir parecer sobre o mérito de matérias, entre outras, que tratem de “assuntos referentes ao sistema de viação e transporte, salvo tarifas”. A análise desta Comissão atenta,



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
DEPUTADO RAFAEL PRUDENTE



portanto, para os aspectos a ela afetos em obediência ao Regimento Interno desta Casa.

A análise de mérito desta Comissão deve-se ater aos aspectos de oportunidade, necessidade e conveniência da medida proposta.

Antes propriamente de nos determos em análise sobre o mérito da proposição, ressaltamos que entendemos ser necessário o aperfeiçoamento da proposição por meio de ajustes em sua redação legislativa, assunto que deverá ser avaliado com propriedade por ocasião de sua tramitação na Comissão de Constituição e Justiça. Nesta oportunidade, antecipamos tão-somente que a ementa deverá ser mais esclarecedora do assunto que aborda a presente proposição.

A mobilidade urbana é assunto relevante, porque faz parte da vida de todos os indivíduos que dependem dela para realizar diversas atividades cotidianas relacionadas a trabalho, estudo, consumo, lazer, etc. O crescente caos no trânsito significa que os cidadãos, de forma geral, gastam a cada dia mais tempo em seus deslocamentos, o que os impede de realizar outras atividades – sejam elas ligadas ao trabalho, estudo ou lazer – e geram perda de qualidade de vida¹.

A vida nas grandes cidades lentamente transforma pessoas saudáveis em doentes crônicos. Um dos maiores vilões da saúde nas metrópoles é a poluição, gerada em grande parte pela frota de veículos exagerada e pelo transporte público deficiente. A Organização Mundial de Saúde – OMS divulgou que três milhões de pessoas morrem anualmente devido aos efeitos da poluição atmosférica. Isto representa o triplo das mortes anuais em acidentes automobilísticos.

Segundo dados do IBGE², a frota motorizada no Distrito Federal, em 2014, era de aproximadamente 1,5 milhão de veículos. As emissões causadas por veículos carregam diversas substâncias tóxicas que, em contato com o sistema respiratório, podem produzir vários efeitos negativos sobre a saúde. Outro fator a ser ponderado é que essas emissões causam grande incômodo aos pedestres próximos às vias de tráfego³.

No Brasil, a solução dos problemas relacionados ao trânsito é um dos principais desafios dos administradores das cidades. Um estudo elaborado pela NTC&Logística – Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística aponta que mais de cem municípios brasileiros, entre eles 17 capitais do País, já criaram

¹ CARVALHO, D. L. *Mobilidade urbana e cidadania no DF: um estudo do Programa Brasília Integrada*. Dissertação de Mestrado. Departamento de Sociologia da Universidade de Brasília, 2008.

² <http://www.ibge.gov.br>

³ <http://www.cetesb.sp.gov.br/ar/emissoes/introducao2.asp>



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
DEPUTADO RAFAEL PRUDENTE



alguma restrição ao trânsito de caminhões, em resposta ao congestionamento do trânsito e seus problemas de poluição atmosférica. A mesma pesquisa aponta que a justificativa mais considerada para endurecer as normas do tráfego de veículos de cargas é a questão ambiental, que corresponde a 64% das restrições. O denso trânsito das cidades é o motivo de 35% das cidades com proibições, enquanto somente 1% considera outros aspectos⁴.

Não resta dúvida quanto à necessidade de compatibilização, espacial e temporalmente, dos fluxos de pedestres, transporte coletivo, cargas, serviços, informações e transporte individual nas cidades, para o seu bom funcionamento, levando-se em conta, principalmente, as variáveis relativas à segurança, fluidez, meio ambiente e logística.

No entanto, para melhor eficácia da norma que resultará do Projeto de Lei nº 1.879/2014, entendemos ser necessária a alteração da descrição dos veículos que ficarão excluídos das restrições contidas na proposição, relacionados em seu art. 3º.

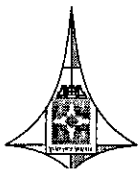
Os veículos citados nos incisos I e II, por exemplo, podem ser agrupados num único inciso, que irá abarcar todos os tipos de veículos destinados a socorro e salvamento, previstos no Código de Trânsito Brasileiro; já os incisos IV e V tratam, na verdade, de veículos relacionados aos serviços de utilidade pública em geral. Para Hely Lopes Meirelles, *serviço público é todo aquele prestado pela Administração ou por seus delegados, sob normas e controles estatais, para satisfazer necessidades essenciais ou secundárias da coletividade, ou simples conveniências do Estado*⁵. Os *serviços de utilidade pública*, especificamente, para José dos Santos Carvalho Filho, *se destinam diretamente aos indivíduos, ou seja, são proporcionados para sua fruição direta*⁶. Exemplos desses serviços são os de energia domiciliar, fornecimento de gás, telefone, transporte coletivo, pavimentação de ruas, iluminação pública, abastecimento de água, etc.

Além disso, consideramos não ser conveniente a interrupção dos serviços relacionados às atividades dos carros-fortes, dos caminhões de socorro mecânico e das betoneiras, inclusive caminhão de bombeamento de concreto, que não são citados na proposição.

⁴ <http://www.transportabrasil.com.br/2014/11/mais-de-cem-municipios-do-brasil-ja-criaram-restricao-ao-transito-de-caminhoes/>

⁵ CARVALHO FILHO, J. S. Manual de Direito Administrativo. 23ª ed. rev. ampl. e atual. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010.

⁶ CARVALHO FILHO, J. S. Manual de Direito Administrativo. 23ª ed. rev. ampl. e atual. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
DEPUTADO RAFAEL PRUDENTE

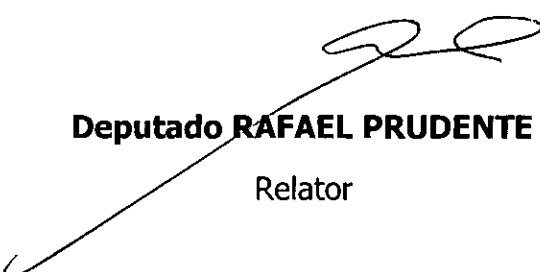


Em face de todo o exposto, manifestamos voto pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 1.879, de 2014, no âmbito desta Comissão de Economia, Orçamento e Finanças, com a emenda modificativa anexa.

Sala das Comissões, em de de 2016.

Deputado AGACIEL MAIA

Presidente


Deputado RAFAEL PRUDENTE

Relator