



PARECER Nº 04 , DE 2016 - CDESCTMAT

CDESCTMAT
nº PL 1957 / 2014
Folha nº 23
Matrícula: 70976
Rubrica: [assinatura]

Da **COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO SUSTENTÁVEL, CIÊNCIA, TECNOLOGIA, MEIO AMBIENTE E TURISMO** sobre o **PROJETO DE LEI Nº 1957, de 2014, que dispõe sobre o incentivo à utilização de bicicletas através da compensação de tributos pagos na aquisição do veículo e dá outras providências.**

AUTOR: Deputado Robério Negreiros

RELATOR: Deputado Cristiano Araújo

CDESCTMAT
PL 1927 / 14
Folha nº 23
Matrícula: 70978
Rubrica: [assinatura]

I - RELATÓRIO

Cuida do Projeto de Lei nº 1957, de 2014, de autoria do Deputado Robério Negreiros, que tem por escopo incentivar o uso de bicicletas. A teor do projeto os adquirentes de bicicletas, em estabelecimentos instalados no território do Distrito Federal, terão direito a compensação dos valores pagos a título de Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, de Contribuição para os Programas de Integração Social – PIS/PASEP, de Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS e de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviço – ICMS por meio da cessão, pelo Poder Público do Distrito Federal, de valor equivalente em créditos no bilhete do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros do Distrito Federal.

Determina-se, também, que o valor máximo a ser creditado seja de setecentos e vinte reais, a ser atualizado pelo Índice Geral de Preços do Mercado – IGPM, e que deverá ser resgatado em até um ano, a contar da data de emissão da nota fiscal. O cálculo do valor a ser reembolsado será feito com base na nota fiscal do produto, utilizando-se os critérios definidos pela Lei Federal nº 12.741, de 8 de dezembro de 2012. Por fim, determina que as despesas decorrentes da compensação corram por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário, e estabelece prazo para que o Poder Executivo regulamente o ora proposto.

[assinatura]



A justificar sua iniciativa, o autor argumenta que a bicicleta *é um veículo limpo, eficiente e que oferece benefícios à saúde de quem usa. Porém é necessário que haja políticas públicas e estímulos para uma circulação mais segura nas ruas, como também melhor convivência no trânsito (...) para ampliar a utilização da bicicleta o presente projeto prevê incentivos à intermodalidade entre a rede de transporte público e a bicicleta através da atribuição de crédito equivalente à carga tributária da bicicleta no Sistema de Bilhete Único.*

Lido em 05 de agosto de 2014, o PL foi distribuído à Comissão de Desenvolvimento Econômico Sustentável, Ciência, Tecnologia, Meio Ambiente e Turismo - CDESCTMAT, à Comissão de Economia, Orçamento e Finanças - CEOF e à Comissão de Constituição e Justiça - CCJ. Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o Relatório.

CDESCTMAT
nº PL 1957 / 14
Folha nº 24
Matrícula: 7698
Rubrica: 



II – VOTO DO RELATOR

Nos termos do art. 69-B, inciso I, alíneas *j* e *k*, do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal, compete à Comissão de Desenvolvimento Econômico Sustentável, Ciência, Tecnologia, Meio Ambiente e Turismo analisar proposições referentes à proteção do meio ambiente e ao desenvolvimento econômico sustentável.

Posto isto, registre-se que a questão da mobilidade urbana é um dos maiores desafios enfrentados hoje por nosso país. As políticas limitadas e um sistema ineficiente e deficitário de transporte público, as taxas crescentes de urbanização e a retomada do crescimento social e econômico do país, nas últimas décadas, refletiram-se num crescimento acelerado do transporte automotivo individual, por meio de carros e de motocicletas e daqueles destinados a transporte de cargas. Esse padrão de mobilidade tem se mostrado insustentável, haja vista os enormes congestionamentos e o tempo gasto com a mobilização. Até o momento a solução tem privilegiado a ampliação da capacidade viária, que termina por estimular o crescimento do transporte individual, criando assim um círculo vicioso, persistindo um sistema de transporte coletivo ineficaz, que penaliza sobremaneira aqueles que dependem de transporte coletivo.



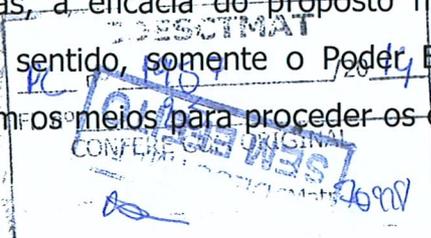
Matrícula: **10918**

Soma-se a esse cenário, os efeitos colaterais decorrentes do aumento da frota automotiva, tais como: emissão de gases decorrentes da combustão dos motores dos automóveis, responsáveis em grande parte pelo aquecimento global; poluição do ar; aumento da poluição sonora; degradação do espaço urbano; acidentes e aumento do *stress*. Significa dizer que nossa mobilidade urbana, baseada em transporte automotivo individual, mostra-se incapaz de resolver a questão da mobilidade urbana e ainda acarreta outros problemas como por exemplo a degradação da qualidade de vida, seja do ponto de vista psicológico e físico, seja sob a ótica da qualidade ambiental.

A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que *Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de junho de 1941, e 5. 405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências*, estabelece entre suas diretrizes a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; a integração entre os modos e serviços de transporte urbano e a minimização dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade.

Feitas essas considerações, lembramos que, ao analisar o mérito da matéria, as comissões competentes para tal deverão considerar a oportunidade, a relevância e a exequibilidade da proposição. Isto posto, o objeto do PL analisado parece estar em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e a busca de solução para o problema da mobilidade urbana. No entanto, uma análise mais acurada demonstra que a matéria carece de estudos mais aprofundados.

A utilização de bicicletas como um dos modais complementares a rede de transporte coletivo supõe a construção de ciclovias e de abrigos para esses veículos nos locais de acesso ao transporte coletivo, onde os usuários possam guardá-los com segurança, utilizando-os para complementar seu percurso de volta. Caso não coexistam essas condições mínimas, a eficácia do proposto no PL em foco fica completamente comprometida, e nesse sentido, somente o Poder Executivo, por intermédio dos seus órgãos competentes, tem os meios para proceder os estudos e as ações necessárias para





interligar ciclovias a pontos de acesso de transporte coletivo, de forma a inserir a bicicleta como um dos modais de mobilidade urbana interligado ao sistema coletivo de transporte.

Todavia, a propositura e meritória, e caso ultrapasse as análises de admissibilidade do ponto de vista das comissões de Economia Orçamento e Finanças e de Constituição e justiça, deverá ainda, ser objeto de análise para implementação da política de incentivo a mobilidade urbana por parte do Poder Executivo.

Por essas razões, **NO MÉRITO**, a matéria é importante e louvável, trazendo a discussão incentivos alternativos de mobilidade urbana, e nesse sentido somos pela aprovação nesta Comissão do PL nº 1957/14.

É como voto.

Sala das Comissões, em _____ de 2016.

Deputado

PRESIDENTE



Deputado Cristiano Araújo

RELATOR

CDESCTMAT
nº PL 1957 / 14
Folha nº 26
Matrícula: 70998
Rubrica: 

CDESCTMAT	
PL nº <u>1957</u>	/20 <u>14</u>
Fl. nº <u>26</u>	
CONFERE COM ORIGINAL	
Rubrica 	Matr. <u>70998</u>