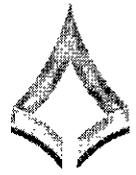




# CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Terceira Secretaria  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Desenvolvimento Urbano, Rural e do Meio Ambiente



**PARECER Nº 01, de 2015 - CAF**

**Da COMISSÃO DE ASSUNTOS FUNDIÁRIOS sobre o PROJETO DE LEI Nº 726, DE 2015, que dispõe sobre polo atrativo de trânsito previsto no art. 93 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências.**

**AUTOR: PODER EXECUTIVO  
RELATORA: Deputada TELMA RUFINO**

## **I – RELATÓRIO**

À Comissão de Assuntos Fundiários foi distribuído o Projeto de Lei (PL) acima epigrafado, de autoria do Poder Executivo, que dispõe sobre o polo atrativo de trânsito previsto no art. 93 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

A proposição define os conceitos para: impacto de trânsito; polo gerador de viagens – PGV; termo de anuência; medidas mitigadoras; medidas compensatórias; contrapartida de mobilidade urbana; infraestrutura de mobilidade urbana e estacionamento.

A teor do projeto, consideram-se Polos Geradores de Viagens, os empreendimentos enquadrados nas seguintes hipóteses: I - Edificações para as quais seja exigido um número mínimo de vagas de estacionamento e destinadas exclusivamente: a) a habitação coletiva com o mínimo de 300 vagas de estacionamento; b) ao uso misto, com área privativa para habitação coletiva superior a 50% e no mínimo 240 vagas de estacionamento; c) as demais edificações com o mínimo de 120 vagas de estacionamento; II – Edificações sem exigência de número mínimo de vagas de estacionamento e destinadas: a) exclusivamente a habitação coletiva de no mínimo 20.000 metros quadrados de área construída; b) ao uso misto,



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Terceira Secretaria  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Desenvolvimento Urbano, Rural e de Meio Ambiente



com área privativa para habitação coletiva superior a 50% e no mínimo de 12.000 metros quadrados de área construída; c) a comércio ou serviços com no mínimo 6.000 metros quadrados de área construída; d) a serviços de educação e saúde de no mínimo 3.0000 metros quadrados de área construída.

Os parâmetros para exigência do número mínimo de vagas são os estabelecidos por legislação específica e para os efeitos do inciso II, aplica-se a área total de construção a ser informada quando da emissão do respectivo alvará.

O articulado define, em seu art. 4º, as competências dos órgãos de trânsito para fins de emissão do Termo de Anuência e o prazo para a análise do projeto. Define, em seu art. 5º, as competências da Comissão Multissetorial referida na Lei nº 5.022, de 4 de fevereiro de 2013, que *dispõe sobre o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV*.

Estabelece o pagamento prévio de Contrapartida de Mobilidade Urbana para obra ou atividade que seja enquadrada como polo gerador de viagens e define que tal instrumento deverá considerar critérios como localização do empreendimento; área construída; natureza da atividade e número estimado de viagens geradas. A Contrapartida de Mobilidade Urbana representará o mínimo de 0,5% e o máximo de 2% do custo estimado do empreendimento enquadrado como polo gerador de viagens calculado com base na Tabela de Custo Unitário Básico do Distrito Federal - CUB/DF.

O pagamento da Contrapartida exige o empreendedor da execução de medidas mitigadoras ou compensatórias relacionadas ao impacto de trânsito. O Empreendedor enquadrado na exigência de EIV, mantida a exigência de medidas compensatórias relacionadas ao impacto de trânsito, fica dispensado de pagamento de Contrapartida. No caso de remembramento de lotes deverá ser considerado o conjunto do empreendimento. O interessado poderá parcelar o pagamento da Contrapartida em até 18 parcelas sujeitas à correção monetária cuja quitação condiciona a emissão da carta de habite-se.



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Terceira Secretaria  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Desenvolvimento Urbano, Rural e de Meio Ambiente



São isentos do pagamento da Contrapartida os empreendimentos vinculados à programas habitacionais de interesse social e aqueles de propriedade da administração direta da União, dos Estados, do Distrito Federal e de Municípios.

A teor do projeto, a Lei Orçamentária Anual consignará recursos em programa de trabalho e dotação orçamentária específica com a finalidade de execução de medidas mitigadoras e compensatórias. Os recursos serão movimentados pela Secretaria de Estado de Mobilidade e será criada fonte de receita própria relacionada à Contrapartida de Mobilidade Urbana vinculada ao programa de trabalho e à dotação orçamentária específica.

A referida dotação orçamentária terá como fontes de receita a cobrança da Contrapartida de Mobilidade Urbana, inclusive, multas; correção monetária e juros; valores provenientes de convênios; consórcios; contratos; acordos e outros ajustes celebrados; doações de recursos de pessoas físicas, jurídicas ou organismos e entidades públicos ou privados, nacionais ou internacionais; empréstimos ou operações de financiamentos internos ou externos e outras receitas ou valores atribuídas por legislação.

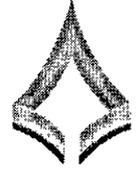
Cria-se o Comitê de Mobilidade Urbana, composto por membros indicados das Secretarias de Estado ou órgãos responsáveis pelas atividades de mobilidade urbana, de gestão do território, de planejamento governamental, de infraestrutura e de fazenda a quem compete propor normas operacionais e o seu regimento interno; examinar e deliberar sobre a aplicação dos recursos constantes da dotação orçamentária; acompanhar e avaliar as ações da secretaria de Mobilidade; expedir resoluções e instruções normativas complementares e examinar e propor convênios e contratos com o objetivo de elaborar e executar projetos pertinentes à finalidade desta Lei. Será dada publicidade a todos os atos deste Comitê.

Os processos em andamento, antes da regulamentação desta Lei, estarão submetidos à legislação anterior salvo se o empreendedor optar pela incidência do disposto nesta Lei no prazo de 180 dias. Nessa hipótese, faculta-se ao empreendedor a substituição do laudo de conformidade, previsto na legislação pelo pagamento da



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Terceira Secretaria  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Desenvolvimento Urbano, Rural e de Meio Ambiente



Contrapartida desde que não iniciada a execução das medidas mitigadoras ou compensatórias.

Os casos omissos serão regulamentados no prazo de sessenta dias.

Segue-se a cláusula de vigência.

A Exposição de Motivos nº 390.0000.018/2015 – GAB/SEGETH, de 21 de outubro de 2015, e que acompanha a propositura esclarece que o Projeto de Lei visa a disciplinar a anuência dos órgãos com circunscrição sobre a via àqueles empreendimentos permanentes que, devido ao porte, atividade ou localização sejam polos atrativos de trânsito sendo denominados como Polo Gerador de Viagens – PGV.

Em sua justificativa, o Autor destaca a necessidade de estabelecer a Contrapartida de Mobilidade Urbana como a importância devida pelo empreendedor cuja obra ou atividade seja enquadrada como polo gerador de viagens. Tal contrapartida destina-se ao custeio de estudos, pesquisas, projetos obras e serviços voltados para segurança viária, infraestrutura, sistemas de circulação em geral e acessibilidade como forma de compensação pelo impacto do empreendimento a ser instalado.

Lido em 27 de outubro de 2015, o projeto foi distribuído às Comissões de Assuntos Fundiários – CAF, Comissão de Desenvolvimento Econômico Sustentável, Ciência, Tecnologia, Meio Ambiente e Turismo - CDESCTMAT e Constituição e Justiça – CCJ, para exame e parecer. O Projeto tramita em regime de urgência, nos termos do inciso I do art. 90 do Regimento Interno e com base no art. 73 da Lei Orgânica do Distrito Federal.

Em 20 de novembro de 2015, foi solicitada, ao Setor de Apoio às Comissões Permanentes, a redistribuição do Projeto de Lei em tela, que tramitará em regime de urgência, para análise de mérito na CAF (art. 68, I, "c", "g" e "h" do RICLDF) e CDESCTMAT (art. 69-B, "j" do RICLDF) e para análise de admissibilidade na Comissão de Economia, Orçamento e Finanças (art. 64, II, "b") e CCJ (art. 63, I do RICLDF).



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Terceira Secretaria  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Desenvolvimento Urbano, Rural e de Meio Ambiente



Nesta Comissão de Assuntos Fundiários, foram apresentadas pelo Deputado Rodrigo Delmasso as emendas modificativas nºs 01/2015 e 02/2015. A Emenda nº 01/15 dá ao inciso I do art. 3º do PL 726/15 a seguinte redação:

*Art. 3º .....*

*I – edificações para as quais seja exigido um número mínimo de vagas de estacionamento e destinadas:*

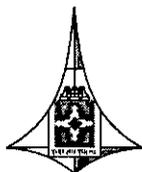
- a) exclusivamente a habitação coletiva, com no mínimo 500 vagas de estacionamento;*
- b) ao uso misto, com área privativa para habitação coletiva superior a 50% e no mínimo 300 vagas de estacionamento;*
- c) a uso não abrangido pelas alíneas a e b, com no mínimo 200 vagas de estacionamento;*

A alteração proposta visa a modificar a quantidade de vagas ao polo atrativo de trânsito previsto no art. 93 da Lei Federal nº 9.503/97 que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Justifica que a proposta de alteração foi demanda na 1ª Reunião da Frente Parlamentar do Mercado Imobiliário do Distrito Federal, ocasião em que diversos representantes do Setor, tais como Sindicato da Construção Civil do Distrito Federal-SINDUSCON/DF; Conselho Regional de Corretores de Imóveis – CRECI/DF e Associação de Empresas do Mercado Imobiliário do DF – ADEMI acordaram sobre a necessidade de majorar o número de vagas pra os empreendimentos enquadrados como polos geradores de viagens.

Realça os efeitos indesejados advindos da não observância da adequada previsão de vagas de estacionamento e destaca que o incremento de vagas tem por escopo inibir o uso irregular da rodovia, aumentar a quantidade de vagas de estacionamento destinadas aos empreendimentos caracterizados como sendo polos geradores de viagens e ainda atender à crescente demanda por estacionamento.

Por sua vez, a Emenda Modificativa nº 02/2015 dá ao § 2º, do art. 6º do PL em comento a seguinte redação:

*Art. 6º .....*



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Terceira Secretaria  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Desenvolvimento Urbano, Rural e de Meio Ambiente



*§ 2º O montante da Contrapartida de Mobilidade Urbana representará no mínimo 0,5% e no máximo 1,5% do custo estimado do empreendimento enquadrado como polo gerador de viagens, nos termos desta Lei.*

Tal Emenda visa a modificar o montante da contrapartida de mobilidade urbana prevista no PL nº 726/15. Justifica que a proposta de alteração foi demanda na 1ª Reunião da Frente Parlamentar do Mercado Imobiliário do Distrito Federal, ocasião em que diversos representantes do Setor, tais como Sindicato da Construção Civil do Distrito Federal SINDUSCON/DF, Conselho Regional de Corretores de Imóveis – CRECI/DF, Associação de Empresas do Mercado Imobiliário do DF – ADEMI levantaram a necessidade de se aumentar o número de vagas para aqueles empreendimentos caracterizados como atrativos de trânsito.

Destaca que compete aos Sindicatos Estaduais da Indústria da Construção Civil divulgar mensalmente os custos unitários básico do Distrito Federal - CUB/ DF a serem adotados nas respectivas Regiões Administrativas. Assim, em virtude dos persistentes aumentos dos custos enfrentados pelo mercado imobiliário decorrentes da alta da inflação é que se propõe a modificação a fim de limitar o percentual máximo de 2% para 1,5%.

Esclarece que a consulta foi debatida com os referidos representantes ocasião em que todos se manifestaram pela adequação dos percentuais a serem cobrados a título de montante de contrapartida de mobilidade urbana.

Por fim, o Excelentíssimo Senhor Governador, por meio da Mensagem nº 271/2015- GAG, encaminhou a esta Comissão de Assuntos Fundiários a Emenda Modificativa nº 3, que dá aos incisos I e II, do art. 3º, e ao § 2º, do art. 6º do PL nº 726/15 a seguinte redação:

*Art. 3º .....*

*I – edificações para as quais seja exigido um número mínimo de vagas de estacionamento e destinadas:*

*a) exclusivamente a habitação coletiva, com no mínimo 400 vagas de estacionamento;*



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Terceira Secretaria  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Desenvolvimento Urbano, Rural e de Meio Ambiente



b) *ao uso misto, com área privativa para habitação coletiva superior a 50% e no mínimo 300 vagas de estacionamento;*

c) *a uso não abrangido pelas alíneas a e b, com no mínimo 200 vagas de estacionamento;*

II – *edificações sem exigência de número mínimo de vagas de estacionamento e destinadas:*

a) *exclusivamente a habitação coletiva de no mínimo 25.0000 metros quadrados de área construída;*

b) *ao uso misto, com área privativa para habitação coletiva superior a 50% e no mínimo 15.000 metros quadrados de área construída;*

c) *a comércio ou serviços de mínimo 7.500 metros quadrados de área construída;*

d) *a serviços de educação e saúde de no mínimo 3.750 metros quadrados de área construída*

.....

Art. 6º .....

§ 2º *o montante da Contrapartida de Mobilidade urbana representará no mínimo 0,5% e no máximo 1,5% do custo estimado do empreendimento enquadrado como polo gerador de viagens, nos termos desta lei.*

Em sua justificativa, o Senhor Governador ressalta que manteve entendimentos com o Excelentíssimo Senhor Deputado Rodrigo Delmasso, que apresentou as emendas modificativas nºs 1 e 2 e que tratam de proposta de alteração e **expressam conteúdo bastante semelhante ao apresentado na emenda Modificativa nº 3. A partir do debate com o referido Parlamentar e técnicos chegou-se à proposta apresentada pelo Executivo que amplia o limite existente no Código de Edificações quanto ao uso residencial coletivo e leva em conta que os novos empreendimentos ofertam duas vagas de garagem por unidade habitacional.** Para as demais atividades, o PL define portes diferenciados para os diferentes tipos de usos uma vez que alguns usos



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Terceira Secretaria  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Desenvolvimento Urbano, Rural e de Meio Ambiente



atraem viagens em horas de pico enquanto outros distribuem suas viagens ao longo do dia.

Assim, chegou-se à proposta de corte para empreendimentos não submetidos a quantitativo mínimo de vagas de estacionamento, quais sejam:

- a. Habitação Coletiva: 25.000m<sup>2</sup>
- b. Uso Misto: 15.000 m<sup>2</sup>
- c. Comércio e serviços: 7.500 m<sup>2</sup>
- d. Institucional saúde: 3.750 m<sup>2</sup>

Em relação à alteração do percentual máximo de Contrapartida de Mobilidade Urbana, verificou-se que o limite máximo de 1,5% é mais realista com as despesas a serem custeadas pelo Poder Público na realização de estudos; obras e serviços relacionados aos impactos no trânsito.

O Projeto de Lei em tela propõe uma nova metodologia de análise e anuência por parte dos órgãos executivos de trânsito com o objetivo de aperfeiçoar o sistema atual, aumentando sua eficiência e eficácia. Pretende-se também definir a metodologia adequada de análise de geração de viagens que melhor represente a realidade do Distrito Federal para atenuar os problemas de trânsito que tanto afligem nossas cidades.

O PL prevê a arrecadação de recursos em empreendimentos enquadrados como polos geradores de viagens, advindos de empresas da construção civil. Salienta que tais recursos serão utilizados em projetos; estudos; obras e serviços de mobilidade urbana condizentes, destinados a mitigar ou compensar os impactos causados pelos empreendimentos geradores de viagens.

É o Relatório.

### II – VOTO DO RELATOR

Nos termos do art. 68, do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal, compete à Comissão de Assuntos Fundiários emitir parecer de mérito de



# CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Terceira Secretaria  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Desenvolvimento Urbano, Rural e de Meio Ambiente



matérias que tratem de parcelamento do solo, utilização e desafetação de bens públicos.

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro, assim se manifesta sobre o tema:

**Art. 2º.** São **vias terrestres urbanas e rurais** as ruas, avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, **que terão seu uso regulamentado com circunscrição pelo órgão ou entidade sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.**

.....

**Art. 14.** Compete aos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE:

I – cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

II – elaborar no âmbito das respectivas competências;

III - responder a consultas relativas à aplicação a legislação e dos procedimentos normativos de trânsito;

.....

**Art. 24.** Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

.....

**III – implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;**

.....

**Art. 93.** Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Terceira Secretaria  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Desenvolvimento Urbano, Rural e de Meio Ambiente



*entidade com circunscrição sobre a via e **sem que o projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas.***

Sobre esse assunto, cabe transcrever o entendimento do mestre Hely Lopes Meirelles, em Direito Municipal Brasileiro:

*O trânsito e o tráfego são daquelas matérias que admitem a tríplice regulamentação – federal, estadual e municipal – conforme a natureza e o âmbito do assunto a prover. (...) Os meios de circulação e transporte interessam a todo o País, e por isso mesmo a Constituição da República reservou para a União, a atribuição privativa de legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI), permitindo que os Estados-membros legislem supletivamente a respeito da matéria, nos termos da lei complementar pertinente.*

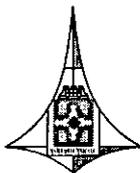
Por sua vez, José Afonso da Silva assim se manifesta sobre o direito geral à rua, *in Direito Urbanístico Brasileiro*:

*As vias urbanas são bens de uso comum do povo, nos termos do art. 66, I do Código Civil. São espaços preordenados ao cumprimento da função urbana de circular que é manifestação do direito fundamental de locomoção, consoante já examinado antes. É certo que a realidade dos nossos dias vai gerando vias de uso especial do povo, como as vias expressas, sujeitas a um regime jurídico especial, mas que não desnatura a sua função básica que é servir de canal de circulação, de comunicação, de infraestrutura urbana, pelo que também aí, observado o regime especial, ocorre aquele direito.*

*Ressalvadas, pois, as restrições de trânsito e as demais limitações de interesse comum, ninguém poderá ser impedido do direito de transitar e permanecer neles.*

.....

***Ocorre, claro está, o poder da Administração de estabelecer a regulamentação do uso dos logradouros públicos, inclusive, certamente, das vias urbanas, pela qual pode determinar o tipo de circulação de cada via, a imposição de limitações e proibições à circulação de veículos, o controle a imposição de limitações a determinadas categorias de veículos, a proibição de circulação de determinados animais, a imposição de sanções aos contraventores de normas estabelecidas, a vigilância permanente por seus próprios agentes. Essas imposições e restrições são de competência das autoridades municipais e das autoridades de trânsito, que podem ser estaduais.***



# CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Terceira Secretaria  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Desenvolvimento Urbano, Rural e de Meio Ambiente



A Lei Orgânica do Distrito Federal define, em seu art. 15, ser competência privativa do Distrito Federal *disciplinar o trânsito local, sinalizando as vias urbanas e estradas do Distrito Federal* (art. 15, XXII). É claro, portanto, o dever do Distrito Federal de estabelecer dispositivos acerca da ocupação e utilização de vias de logradouros públicos.

O Decreto nº 19.915, de 17 de dezembro de 1998, que regulamenta a Lei nº 2.105, de 8 de outubro de 1998 que *dispõe sobre o Código de Edificações do Distrito Federal*, assim se manifesta:

**Art. 2º .....**

**Polo Gerador de Tráfego** – (ou atrativos de trânsito) constituído por edificação ou edificações cujo porte e oferta de bens ou serviços geram interferências no tráfego do entorno e grande demanda por vagas em estacionamentos ou garagens.

.....

**Art. 119.** O número mínimo de vagas para a atividade caracterizada como polo gerador de tráfego será calculado de acordo com parâmetros estabelecidos na Tabela IV do Anexo III deste Decreto quando exigido na legislação de uso e ocupação do solo

§ 1º A atividade com área total de construção inferior àquelas estabelecidas na tabela referida neste artigo não será considerada como polo gerador de tráfego e terá o número mínimo de vagas definido na legislação de uso e ocupação de solo.

**Art. 120.** As atividades de uso coletivo que se desenvolverem em horário diferenciado e estiverem localizadas a até trezentos metros de estacionamento público poderão ter o número de vagas exigido complementado em até cinquenta por cento pela vagas de estacionamento público, com base em estudo técnico.

**Parágrafo único.** A utilização de vagas de estacionamento público de que trata este artigo será de, no máximo, a metade da capacidade deste estacionamento.



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Terceira Secretaria  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Desenvolvimento Urbano, Rural e de Meio Ambiente



A Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009 que aprova a revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial assim se manifesta sobre:

**Art. 20.** São diretrizes setoriais para o sistema viário e de circulação:

*I – garantir a segurança, a fluidez e o conforto na circulação de todos os modos de transporte;*

*II – destinar vias ou faixas, preferenciais ou exclusivas, priorizando os modos não motorizados e coletivos de transporte;*

**III – destinar espaços urbanos no sistema viário para a implantação de infraestrutura de apoio a todos os modos de transporte;**

*IV – compatibilizar a classificação hierárquica do sistema viário com o uso do solo;*

*V – promover a acessibilidade de pedestres e ciclistas ao sistema de transporte;*

*VI – promover a implantação do sistema viário de forma ambientalmente sustentável;*

*VII – promover medidas reguladoras para o transporte de cargas pesadas e cargas perigosas na rede viária do Distrito Federal.*

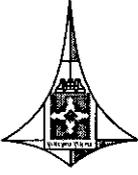
**Art. 21.** São diretrizes setoriais para a mobilidade:

*I – promover um conjunto de ações integradas provenientes das políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito e de desenvolvimento urbano e rural que priorize o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades de deslocamento;*

*II – proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável;*

*III – promover formas de racionalização e complementaridade de ações entre os órgãos responsáveis pela organização dos espaços urbanos e rurais e do sistema de transporte.*

**Art. 22.** O Plano Diretor de Transporte, instrumento de planejamento que consolida as diretrizes para o transporte e a mobilidade no Distrito Federal, deverá conter, no mínimo:



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Terceira Secretaria  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Desenvolvimento Urbano, Rural e de Meio Ambiente



*I – a política de transporte para o Distrito Federal, considerando os princípios de sustentabilidade e promovendo a mobilidade da população do Distrito Federal;*

*II – a identificação da Rede Estrutural de Transporte Coletivo, mediante revisões e adequações no sistema viário, considerando a prioridade dessa modalidade e deslocamentos seguros e confortáveis de pedestres e de ciclistas;*

*III – a descrição de ações que garantam a acessibilidade universal ao sistema de transporte;*

*IV – a previsão de participação popular no processo de planejamento, operação e gestão do sistema de transporte;*

*V – a definição das formas de integração entre as instituições de planejamento, gerenciamento e operação do sistema de transporte e de planejamento urbano;*

*VI – o estabelecimento no Plano Diretor de Transportes do Distrito Federal do atendimento às necessidades básicas de transporte escolar e coletivo das comunidades das zonas rurais.*

Por sua vez, o Decreto nº 33.741, de 28 de junho de 2012, que regulamenta o art. 20 da Lei Complementar nº 803, de 25 de junho de 2012 no capítulo que trata dos estacionamentos, assim dispõe:

***Art. 36. A criação de área para estacionamento público é permitida nos seguintes casos:***

***I – para atividades institucionais públicas ou privada que pela sua natureza e intensidade de ocupação possam promover grande atração de veículos, a critério da SEDHAB;***

***II – quando as dimensões das unidades imobiliárias não forem propícias à oferta de vagas no seu interior;***

***III – ao longo das vias.***

***§ 1º Para estacionamento ao longo de Vias de Trânsito Rápido e Vias Arteriais deve ser previsto divisor físico de circulação com, no mínimo, um metro de largura.***



# CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Terceira Secretária  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Desenvolvimento Urbano, Rural e de Meio Ambiente



*§ 2º Para os casos de que trata os incisos II e III deste artigo, no atendimento a edifícios com galeria ou marquise, deve ser previsto calçada adicional de, no mínimo, 2 m (dois metros), contígua ao estacionamento.*

.....

**Art. 38. No planejamento, na elaboração e na modificação de projetos urbanísticos e na elaboração e revisão de normas de uso e ocupação do solo os estacionamentos e garagens públicos devem ser projetados e executados sem a interferência de quaisquer elementos construtivos que possam comprometer a sua utilização ou os parâmetros mínimos estabelecidos para seu dimensionamento.**

**Parágrafo único. O dimensionamento de vagas, área de circulação de veículos, rampas e demais parâmetros pertinentes a estacionamentos deve obedecer ao disposto o Código de Edificações do Distrito Federal – COE/DF.**

**Art. 39. No planejamento, na elaboração e na modificação de projetos urbanísticos deve ser considerado o número mínimo de vagas a ser exigido dentro do lote ou ofertado em área pública, considerando:**

**I - a legislação de uso e ocupação do solo;**

**II – o Código de Edificação do Distrito Federal – COE/DF, quando as normas de uso e ocupação do solo vigente forem omissas.**

**Parágrafo único. É obrigatória a previsão de vagas exclusivas para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e para idosos**

**Art. 40. O planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos devem observar o seguinte;**

**I – o dimensionamento dos lotes e a definição do seu potencial construtivo de modo a possibilitar a oferta de vagas no seu interior;**

**II – a compatibilidade dos engates de rampas de acesso e garagens e estacionamentos com circulação de pedestres e ciclistas e com o sistema viário existente;**

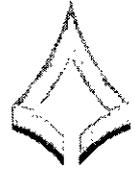
**III – a compatibilidade com as redes das concessionárias de serviços públicas existentes ou projetadas.**

.....



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Terceira Secretaria  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Desenvolvimento Urbano, Rural e de Meio Ambiente



*Art. 42. Na modificação de projetos urbanísticos deve-se dar prioridade a estudos de otimização de áreas de estacionamentos existentes, através de intervenções na geometria viária e demarcação de vagas.*

.....

*Art. 117. Nos casos em que as dimensões do lote impossibilitarem a localização de rampas e patamares de acomodação em seu interior, fica admitida sua localização além dos limites do lote, desde que:*

*I – estejam adequados ao sistema projetado;*

*II – a circulação de pedestres seja garantida.*

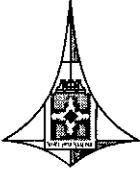
*Art. 118. As rampas de acesso de projeções podem ser localizadas fora de seus limites.*

**Art. 119.** *No caso de existirem dois ou mais subsolos, as rampas fora dos limites de lotes e projeções receberão a anuência da Administração Regional e estarão em consonância com o projeto urbanístico oficial.*

**Art. 120.** *É obrigatória a previsão de vagas para veículos que transportem ou sejam conduzidos por pessoas portadoras de deficiência e para veículos que transportem ou sejam conduzidos por pessoas idosas em garagens e estacionamentos públicos, inclusive naqueles explorados comercialmente, conforme o disposto nesta Lei, em legislação específica e nas normas técnicas brasileiras.*

**Art. 121.** *É obrigatória a previsão de vagas para veículos que transportem ou sejam conduzidos por pessoas portadoras de deficiência e para veículos que transportem ou sejam conduzidos por pessoas idosas em garagens e estacionamentos particulares explorados comercialmente, conforme disposto nesta Lei, em legislação específica e nas normas técnicas técnicas brasileiras.*

Especificamente sobre a questão das atividades geradoras de trânsito, não havia uniformidade de entendimento das Administrações Regionais sobre a exigência de apresentação de Relatório de Impacto de Tráfego-RIT para possíveis empreendimentos considerados atrativos de viagens. Tal exigência passou a ser cobrada de forma efetiva com a edição do Decreto nº 33.740, de 28 de junho de 2012, que alterava o Decreto nº 19.915, de 17 de dezembro de 1998, acrescentando-lhe, entre outros dispositivos, o § 2º do artigo 12ª:



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Terceira Secretaria  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Desenvolvimento Urbano, Rural e de Meio Ambiente



*Art. 12. ....*

*§ 2º Deve ser apresentado Relatório de Impacto de Trânsito - RIT de acordo com a Instrução Normativa conjunta a ser expedida pelo DETRAN/DF e DER/DF que conterà os procedimentos, as diretrizes, as orientações, a documentação e o conteúdo mínimo de sua aprovação.*

Posteriormente foi editada a Instrução Normativa nº 01, do DETRAN e do DER que dispõe sobre a apresentação e a aprovação do RIT. Em 2012, o Poder Executivo alterou o Decreto 19.915/98 com a edição do Decreto nº 35.800, o qual isentava de apresentação do RIT os projetos e as obras cujos alvarás de construção tivessem sido expedidos até 31 de dezembro de 2010. O Ministério Público do Distrito Federal e Territórios entrou com uma Ação Civil Pública que ensejou na edição do Termo de Ajuste de Conduta - TAC nº 01/2015, no qual o empreendedor que fora isentado de apresentação do RIT ficava obrigado a apresentá-lo e a executar as possíveis medidas compensatórias. Verifica-se, do exposto, que o processo de licenciamento de edificações ou empreendimentos enquadrados como polos geradores de tráfego é de análise complexa e muitas vezes lenta.

A identificação dos empreendimentos que geram um atrativo de trânsito está diretamente ligada às condições de circulação nas cidades e terá interferência significativa, por exemplo, nas questões de acessibilidade, no trânsito de pedestres, no transporte coletivo e de cargas além da definição de estacionamentos.

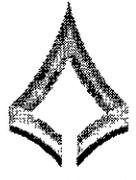
Assim, considerando que as questões referentes à polos atrativos de trânsito são de interesse estratégico para a ordenação dos espaços públicos e, ainda, que a necessidade de definir e regulamentar os diversos tipos de áreas geradoras de atrativo de veículos é essencial para organizar e ordenar as atividades produtivas, temos que a edição de normas que aperfeiçoem a legislação em vigor é essencial para a organizar e ordenar nossas cidades.

A presente proposição visa a dar racionalidade e celeridade ao processo de licenciamento de tais polos geradores de tráfego, agora denominados polos geradores de viagens. Pelo exposto, manifestamos voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 726, de 2015, no âmbito desta Comissão de Assuntos Fundiários, acatada a



**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL**

Terceira Secretaria  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Desenvolvimento Urbano, Rural e de Meio Ambiente



Emenda modificativa nº 03 e rejeitadas as emendas nºs 1 e 2 por já terem sido contempladas pela emenda nº 3.

Sala das Comissões, em .....

**Deputada**



Presidente

**Deputada TELMA RUFINO**



Relatora