



**PARECER Nº 11 / 2015 - CEOF**

**Da COMISSÃO DE ECONOMIA, ORÇAMENTO E FINANÇAS - CEOF, sobre o Projeto de Lei nº 726/2015 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, e dá outras providências.**

**Autor: Poder Executivo**

**Relator: Deputado AGACIEL MAIA**

**I – RELATÓRIO**

Submete-se a esta Comissão de Constituição de Economia, Orçamento e Finanças o Projeto de Lei nº 726, de 2015, 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, e dá outras providências.

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, 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.

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 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 proposição 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.

Foram apresentadas emendas.

É o Relatório.

## **II – VOTO DO RELATOR**

Conforme determina o Regimento Interno da Câmara Legislativa do DF (art. 64, II, "s"), compete à Comissão de Economia, Orçamento e Finanças analisar quanto à admissibilidade os Projetos de Lei de assuntos referentes ao sistema de viação e de transportes, salvo tarifas.

O Projeto de Lei nº 726, de 2015, visa alterar o art. 93 da Lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, identificando elementos como acessibilidade, sistema viário, estacionamento, circulação viária e de pedestre, transporte coletivo, ciclo-viário e de cargas.

Considero meritória a medida, tendo em vista que o Projeto de Lei se encontra em concordância com os arts. 100, 335 e 336 da Lei Orgânica do Distrito Federal que dispõe sobre as atribuições do Governador e sobre o Sistema de Transporte do Distrito Federal.



**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL**  
COMISSÃO DE ECONOMIA, ORÇAMENTO E FINANÇAS



Quanto às três emendas apresentadas, penso que a Emenda nº 3 introduz aperfeiçoamentos importantes e absorve o conteúdo das demais.

Ante o exposto, nosso voto, no âmbito desta Comissão de Economia, Orçamento e Finanças, é pela **ADMISSIBILIDADE** e **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 726, de 2015 de autoria do Poder Executivo, rejeitadas e inadmitidas as emendas nº 1 e nº 2 e aprovada e admitida a Emenda nº3.

Sala das Comissões,

**DEPUTADO AGACIEL MAIA**

*Relator*