



PARECER Nº 01/CEOF/2013

**Da COMISSÃO DE ECONOMIA, ORÇAMENTO
E FINANÇAS sobre o PROJETO DE LEI Nº
1.260/2012, que "DETERMINA A
INSTALAÇÃO DE SUPORTE PARA
COLOCAÇÃO DE BICICLETAS NOS ÔNIBUS
DO DISTRITO FEDERAL."**

AUTOR: Deputado Robério Negreiros

RELATOR: Deputado Rôney Nemer

I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão de Economia, Orçamento e finanças – CEOF a proposição em epígrafe, segundo a qual *"as empresas responsáveis pelo transporte público de passageiros através de ônibus deverão instalar suporte para a colocação de bicicletas, conforme prevê o seu art. 1º.*

Estabelece, por sua vez, o art. 2º que *"o suporte deverá conter espaço para no mínimo 3 bicicletas, devendo ser dotado de mecanismo de travamento acionado pelo motorista".*

Por seu turno, dispõe o art. 3º, *caput* e parágrafo único, que *"o disposto nesta lei não se aplica aos contratos de concessão vigentes ou às licitações com edital publicado antes de sua vigência"* e que *"os editais expedidos após a vigência desta lei deverão conter expressamente a obrigatoriedade prevista no artigo 1º."*

Os arts. 4º, 5º e 6º respectivamente dizem: *"a infração às disposições contidas nesta Lei acarretará ao responsável infrator a imposição de pena de multa a (ser) regulamentada pelo Poder Executivo"; "ulterior disposição regulamentar desta lei definirá*



o detalhamento técnico de sua execução” e “as disposições decorrentes da execução desta lei correrão à conta de dotações orçamentárias próprias”.

Finalmente o artigo 7º constitui a cláusula de vigência da lei (na data de sua publicação).

Em favor de sua proposição o autor apresenta ampla argumentação que se considera conveniente reproduzir na íntegra:

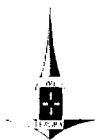
“O cenário atual das grandes cidades, poluídas e congestionadas, a tendência mundial de preocupação com o meio ambiente e a qualidade de vida estão mudando os hábitos das pessoas. Exemplo disso é que, na década de 90, as mountain bikes eram os modelos mais consumidos no Brasil, mas nos últimos anos as bicicletas para uso urbano vêm ocupando cada vez mais espaço.

Conforme dispõe o artigo 24, incisos VI e XII, da Constituição Federal, compete ao Estado legislar sobre temas referentes à conservação da natureza, defesa dos recursos naturais e proteção do meio ambiente, bem como à proteção e defesa da saúde.

Além disso, a Carta (artigo 219, itens 1 e 4) é clara no sentido de preconizar que a saúde é direito de todos e dever do Estado, sendo que o Poder Público tem a função de garantir o bem-estar do indivíduo, mediante a adoção de políticas públicas que promovam a redução do risco de doenças e outros agravos.

Cumpre-nos esclarecer, que o objeto do projeto disciplina regime de concessão e permissão de serviços públicos. A proposição tão-somente explicita uma nova faceta de um antigo direito do usuário de transporte público: o da cidadania, na medida em que a integração de meios de transporte, cumulada com a redução da poluição e dos efeitos do aquecimento global, representa um avanço necessário em prol dos moradores dos grandes centros urbanos.

É importante ressaltar que o projeto de lei objetiva obrigar as empresas responsáveis pelo transporte público de passageiros a instalarem suporte para a colocação de bicicletas. O suporte



deverá conter espaço para, no mínimo, três bicicletas, devendo ser dotado de mecanismo de travamento acionado pelo motorista.

Essa é uma tendência mundial: Londres foi uma das primeiras cidades a instalar suportes para bicicleta, sendo que as primeiras experiências foram incorporadas aos ônibus vermelhos de dois andares, com sucesso. Nos Estados Unidos, o suporte é conhecido como "Bike Rack", sendo amplamente utilizado em locais como Miami e Los Angeles.

A proposta é voltada para o futuro das grandes cidades e tem como objetivo principal combinar bicicletas e transporte público. Com a adoção do suporte para bicicletas, o usuário pode fazer um trecho com a bicicleta e utilizar o ônibus na maior parte do trajeto.

Também preocupada com a adequação constitucional, a proposição presente traz uma cláusula importante de vigência. Com a finalidade de evitar o desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos em curso, a propositura não se aplica aos contratos de concessão vigentes ou às licitações com edital publicado antes da sua vigência. Tal regra visa respeitar os negócios jurídicos prontos e acabados, evitando que o custo adicional com a instalação do suporte onere, de surpresa, as concessionárias de serviço de transporte. No entanto, os editais expedidos após a vigência desta lei deverão conter expressamente a obrigatoriedade prevista no artigo 1º.

Dessa forma, ante a motivação exposta, pedimos o voto favorável dos Nobres Membros desta Casa, por se tratar de medida de relevante interesse público."

No período regimental, no âmbito da CEOF não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

II. 1-Admissibilidade



De acordo com o art. 64, II, do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal, o exame da proposição na CEOF atenta para sua admissibilidade orçamentária e financeira – que enfatiza a compatibilidade da proposição com as leis orçamentárias, a existência de dotação orçamentária e a disponibilidade de recursos para execução das medidas decorrentes. A alínea s do mesmo inciso II do art. 64 do RICLDF incumbe a esta Comissão o exame de mérito da matéria sistema de viação e transportes.

Segundo o art. 1º, §1º, b, de Norma interna da Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados, que *"estabelece procedimentos para o exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira"*, entende-se como *"adequada a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela Lei de Diretrizes Orçamentárias e pela lei orçamentária anual"*.

O §2º desse mesmo artigo estabelece: *"Sujeitam-se obrigatoriamente ao exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira as proposições que impliquem aumento ou diminuição da receita ou despesa da União (no caso, do Distrito Federal) ou repercutam de qualquer modo sobre os respectivos Orçamentos, sua forma ou seu conteúdo"*.

Ora, embora o art. 6º da proposição estabeleça que *"as despesas decorrentes da execução desta lei correrão à conta de dotações orçamentárias próprias"*, o legislador, referindo-se ao disposto no art. 3º da proposição, informa, na justificação, que *"com a finalidade de evitar o desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos em curso, a propositura não se aplica aos contratos de concessão vigentes ou às licitações com edital publicado antes da sua vigência."*

Essa realidade deixa evidente que, nos termos do projeto de lei sob exame, não será o poder público o responsável pela cobertura dos custos com a compra, a instalação e a manutenção dos suportes de que se trata, pelo que se pode concluir que, na realidade, se aprovado e convertido em lei, a implementação do novo direito (o de que os usuários dos serviços de transportes públicos coletivos do Distrito Federal disporem de suporte para transporte de suas bicicletas instalados nos ônibus que lhes atendem) não implicaria o aumento de despesas para os cofres públicos do Distrito Federal. Assim, o PL 1.260/2012 é admissível no âmbito da análise desta Comissão.



II. 2 - Mérito

O mérito de uma proposição legislativa é ditado por sua importância para a comunidade como um todo. Além do exame da capacidade de a solução proposta vir a atender à demanda social que a ensejou, essa avaliação requer um exercício de identificação de suas repercussões relevantes, positivas e negativas, ao longo de um horizonte previsível, bem como a distribuição social desses impactos.

Assim, cabe, inicialmente, analisar o potencial do alcance da proposição na solução das dificuldades de deslocamento interno dos moradores do Distrito Federal. Levando em conta o próprio objeto do projeto sob exame – o direito de o usuário do transporte público coletivo transportar a sua bicicleta em um suporte externo ao ônibus que lhe atende, o legislador demonstra ter conhecimento de que o deslocamento do passageiro do ponto de parada do ônibus até o seu destino, via de regra, são longas.

É de se destacar que foi promulgada a Lei n.º 4.216/2008, regulamentada pelo Decreto n.º 33.529/2010, que dispõe sobre o transporte de bicicletas ou de similares com propulsão humana nas composições do metrô e dos veículos leves sobre trilhos – VLTs e sobre pneus – VLP.

A exemplo do que ocorreu com a Lei citada acima, a presente proposição visa incentivar o uso de bicicletas contribuindo para o desenvolvimento sustentável da mobilidade e proporcionar, melhoria na qualidade de vida.

A Lei Distrital n.º 4.566/2011 que aprovou o Plano Diretor de Transportes Urbanos e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF, traz em seu conteúdo alguns dispositivos que se prestam à análise dessa matéria, conforme trechos transcritos a seguir:

"Art. 1º Regem-se por esta Lei as normas gerais básicas para implementação do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF, em consonância com o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT e com o Estatuto das Cidades.

(...).

*Art. 2º O PDTU/DF fundamenta-se na articulação dos vários modos de transporte com a finalidade de atender às exigências de deslocamento da população, **buscando a eficiência geral do***



Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF e garantindo condições adequadas de mobilidade para os usuários, cumprindo os seguintes objetivos:

(...);

II – eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, **priorizando-se os meios coletivos;**

(...);

IV – redução dos custos nos deslocamentos no transporte público coletivo.

Parágrafo único. Para fins desta Lei, considera-se:

I – mobilidade urbana sustentável: o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visem proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano e rural, priorizando os modos de transporte coletivo e não motorizados de forma efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável;

(...).

Art. 3º São objetivos gerais para a melhoria do transporte urbano e rural e da mobilidade no Distrito Federal e no Entorno:

(...);

III – desenvolver e estimular os **meios não motorizados de transporte;**

IV – reconhecer a importância dos deslocamentos **de pedestres e ciclistas**, com proposições adequadas às características da área de estudo;

(...);

VI – **priorizar, sob o aspecto viário, a utilização do modo coletivo de transportes** e a integração de seus diferentes modais;

(...).

CAPÍTULO II DAS DIRETRIZES DO PLANO

Art. 4º São diretrizes do PDTU/DF:

(...);

II – adoção de medidas articuladas para a promoção dos transportes públicos, regulação da circulação do automóvel, planejamento do território, gestão ambiental e outras políticas públicas afins, garantindo-se a priorização da circulação dos veículos do STPC/DF e o modo de transporte não motorizado sobre o transporte individual motorizado;

(...);



VIII – intervenções viárias que proporcionem maior fluidez e segurança à circulação de veículos, pedestres e ciclistas;

IX – implantação de medidas para ampliar o uso da bicicleta e os deslocamentos de pedestres nas viagens diárias, assegurando-se conforto e segurança para os ciclistas e para os pedestres;

(...).

CAPÍTULO III DA GESTÃO DO PLANO

(...).

Art. 6º À Secretaria de Estado de Transportes, como órgão responsável pela gestão do PDTU/DF, compete:

I – planejar, coordenar, supervisionar, executar e avaliar a política de transporte e mobilidade e a regulamentação dos serviços de transporte urbano do Distrito Federal;

II – estabelecer metas de curto, médio e longo prazo para os transportes urbanos do Distrito Federal e de ligação com os municípios do Entorno, com vistas à melhoria da mobilidade da população;

(...).

CAPÍTULO IV DA IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO

Art. 8º Para implementação do PDTU/DF, serão desenvolvidas as seguintes ações:

I – eleição das ações e intervenções a serem implementadas prioritariamente, de forma a possibilitar a instituição de instrumentos legais que permitam maior participação e interação com os demais setores do Governo e dos municípios do Entorno envolvidos;

(...).

CAPÍTULO V DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

(...).

Art. 14. O PDTU/DF estabelece os seguintes objetivos para o transporte público coletivo:

(...);

VII – facultar a acessibilidade por meio de rede de calçadas e de ciclovias seguras e confortáveis;

(...).



Art. 16. São medidas de infraestrutura para a reestruturação do transporte coletivo:

(...)

II – adoção de medidas de incentivo à integração entre os modos coletivos, bicicleta e automóvel particular, por meio da implantação de estacionamentos e paraciclos ou bicicletários, próximos aos terminais e estações de integração;

(...).

CAPÍTULO VI DO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Art. 19. O transporte não motorizado tem por objetivo fundamental garantir acessibilidade às funções urbanas e aos sistemas de locomoção, assegurando-se maior inclusão social no conjunto das políticas de transporte e circulação.

Art. 20. O transporte não motorizado, realizado a pé ou por bicicletas e, eventualmente, por outros veículos de propulsão humana, deve ser incentivado para uso nas atividades diárias, por intermédio de **diferentes ações:**

I – criação e adequação de espaço viário seguro e confortável para o pedestre, o ciclista e a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida;

(...).

Art. 21. Compõem o modo cicloviário:

I – rede viária para o transporte por bicicletas, formado por ciclovias, ciclofaixas e faixas ou áreas compartilhadas;

II – bicicletários e paraciclos para estacionamento de bicicletas.

Art. 22. O modo cicloviário tem por fundamento:

I – a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos e rurais como elemento da mobilidade sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas e redução da poluição ambiental;

II – a integração aos modos coletivos de transporte com a construção de bicicletários e paraciclos junto às estações e terminais;

III – a construção e a incorporação de ciclovias e de sinalização específica;

IV – promoção de campanhas de educação para o trânsito, voltadas para a presença de ciclistas nas vias;

V – a uniformização dos projetos cicloviários;

VI – implantação do Sistema de Bicicletas Públicas.



*CAPÍTULO VII
DO SISTEMA VIÁRIO*

Art. 24. *Constituem objetivos fundamentais do sistema viário:*

(...);

*II – desenvolver e implementar planos de mobilidade e circulação locais, **com medidas** como hierarquização viária, revisão da circulação, adequação da geometria, sinalização, articulação com sistema viário principal, e de **proteção aos pedestres e ciclistas;***

*III – **implementar soluções viárias que priorizem os modos não motorizados e o transporte coletivo;***

(...);

*VII – **mobilizar a sociedade em prol da segurança de trânsito e promover campanhas educativas para a sensibilização de condutores, passageiros e pedestres com relação ao comportamento no trânsito;***


Da análise dos dispositivos acima transcritos fica evidente a importância dispensada ao transporte não motorizado, notadamente aos deslocamentos por bicicleta, estabelecendo formulações de ordem estrutural e institucional que, quando implementadas, deverão garantir a sua convivência mais segura no trânsito do Distrito Federal, apoiada em rede de circulação devidamente sinalizada.

Apesar disso observa-se que a presente proposição vem complementar os normativos existentes, com outras soluções e, o que se observa do Projeto de Lei em análise é que não visa substituir o transporte público por bicicletas mas promover uma integração entre os dois meios de transporte que facilite a locomoção do usuário durante seu deslocamento diário e em prol da mobilidade urbana.

Em face de todo o exposto, votamos pela **admissibilidade** do Projeto de Lei n.º 1.260/2012 e, no mérito, reconhecendo a boa intenção do nobre Autor, para **aprová-lo** no âmbito desta comissão.

Sala das Comissões,

Deputado
Presidente


Dep. RÔNEY NEMER
Relator