

# COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

## PROJETO DE LEI Nº 3.228, DE 2008

(Apensos: PLs nºs 1.160, de 2007; 1.422, de 2007; 2.717, de 2007; 3.437, de 2008; e 3.211, de 2008)

Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, (Estatuto da Cidade), para determinar a priorização dos meios de transporte de propulsão humana sobre os motorizados e do transporte coletivo sobre o individual.

**Autor:** SENADO FEDERAL

**Relator:** DEPUTADO NELSON  
MARCHEZAN JÚNIOR

## I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 3.228, de 2008, do Senado Federal, derivado de iniciativa do ilustre Senador Antonio Carlos Valadares, oferece nova redação ao § 2º do art. 41 da Lei nº 10.257, de 2001, – Estatuto da Cidade –, para introduzir a obrigatoriedade de elaboração de planos de transporte urbano integrado para todas as cidades, não mais apenas para aquelas com mais de quinhentos mil habitantes, como determina a redação do referido dispositivo, e, ainda, priorizar o transporte coletivo e dos meios de transporte de propulsão humana (especialmente, bicicletas), como diretriz para a elaboração dos planos de transporte urbano em todas as cidades.

Como vimos acima, foram apensados os PLs nºs 1.160, de 2007, 1.422, de 2007, 2.717, de 2007, 3.437, de 2008; e 3.211, de 2008, a seguir descritos.

O PL n.º 1.160, de 2007, do nobre Deputado Antonio Bulhões, determina que os planos de transporte urbano integrado, de que trata o § 2º do art. 41 da Lei n.º 10.257, de 2001, deem destaque, na medida do possível, para as ações públicas que favoreçam o pedestrianismo e a implantação de ciclovias, ciclofaixas e faixas exclusivas de trânsito para veículos motorizados de duas rodas.

O PL n.º 1.422, de 2007, do ilustre Deputado Edigar Mão Branca, propõe que os Municípios obrigados pela Lei n.º 10.257, de 2001, à elaboração de planos de transporte urbano integrado (cidades com mais de quinhentos mil habitantes), prevejam a implantação de ciclovias ou ciclofaixas. Além disso, a proposição torna obrigatória a construção de ciclovias ou ciclofaixas nas novas rodovias sob jurisdição federal, inclusive as submetidas ao regime de permissão.

O PL n.º 2.717, de 2007, do nobre Deputado Alexandre Silveira, altera o art. 57 da Lei n.º 9.503, de 1997, – Código de Trânsito Brasileiro –, para determinar que os órgãos municipais de trânsito priorizem a implantação de faixas exclusivas para motocicletas, motonetas e ciclomotores.

O PL n.º 3.437, de 2008, da ilustre Deputada Manuela D'ávila, torna obrigatórias reservas de espaço para o estacionamento gratuito de bicicletas em todas as áreas públicas e privadas que gerem tráfego de pessoas e veículos.

Por fim, o Projeto n.º 3.211, de 2008, da nobre Deputada Rebecca Garcia, altera o art. 6º da Lei n.º 10.636, de 2002, para que a aplicação dos recursos da Cide-Combustíveis contemple também a construção de ciclovias entre os programas de infraestrutura de transportes financiados com os recursos da referida contribuição de intervenção no domínio econômico.

A matéria foi submetida à Comissão de Desenvolvimento Urbano, onde foi apresentada uma Emenda ao PL n.º 1.160, de 2007, que visa a acrescentar § 3º ao art. 41 da Lei n.º 10.257, de 2001, ao invés de alterar a redação do § 2º do mesmo artigo, como consta no Projeto principal, para atingir o mesmo fim: a priorização do transporte coletivo urbano e da locomoção humana nos planos de transporte urbano integrado, elaborados segundo as diretrizes do Estatuto da Cidade.

A proposição principal e os apensos, bem como a Emenda acima referida, foram aprovados pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, na forma de Substitutivo do relator da matéria, Deputado José Paulo Tóffano, que, inquestionavelmente, melhora o texto encaminhado pelo Senado Federal, valendo-se da contribuição de boa parte das proposições apensadas, como veremos mais à frente.

O nobre relator da matéria na Comissão de Desenvolvimento Urbano não acolheu em seu Substitutivo a determinação do PL n.º 1.422, de 2007, que diz respeito à previsão de construção de ciclovias ou ciclofaixas nas rodovias federais, alegando prever baixa utilização da modalidade, o que não justificaria, pois, o investimento. Ainda segundo o citado relator, a proposta contida na Emenda ao PL n.º 1.160, de 2007, já se encontra atendida pela proposição principal.

A Comissão de Finanças e Tributação deve examinar a adequação orçamentária e o mérito da matéria, para posterior pronunciamento da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do despacho inicial da Mesa Diretora.

Nesta Comissão, transcorrido o prazo regimental, não foram apresentadas emendas às proposições acima descritas, todas elas sujeitas à apreciação conclusiva pelas Comissões, em conformidade com o art. 24, II do Regimento.

## **II – VOTO DO RELATOR**

Cabe-nos, de plano, avaliar a compatibilidade da proposição, apensados, emendas e substitutivo com a lei orçamentária anual vigente, com a lei de diretrizes orçamentárias e com o plano plurianual.

O Projeto de Lei n.º 3.228, de 2008, oriundo do Senado Federal, não tem maiores repercussões nas despesas previstas na lei orçamentária de 2012, ou mesmo induz à redução na receita pública nela prevista, visto tratar-se de matéria de natureza normativa, que deve ser observada nos planos diretores das cidades brasileiras. O projeto de lei, na verdade, constitui-se em mais um incentivo à economia de combustíveis, harmonizando-se com as demais normas legais orientadas para a redução da poluição ambiental.

O mesmo pode ser dito em relação às demais proposições apensadas, com exceção do PL n.º 3.437, de 2008, que faz exigências de segurança e impõe a obrigatoriedade de reservar de espaços para estacionamentos de bicicletas nos empreendimentos privados, sem a definição mais clara de quem deve arcar com os respectivos custos em todo o País. Em termos mais objetivos, o art. 1º da proposição impõe obrigações de amplitude e custo indeterminado para o setor público, inclusive para a manutenção das estruturas e equipamentos instalados, sem definir a esfera política respectiva, o que pode resultar em encargos que excedam a capacidade financeira dos Municípios ou em despesas adicionais para a esfera federal como instituidora de tais obrigações.

As proposições sob comento, exceção feita, então, ao PL n.º 3.437, de 2008, são compatíveis com a lei de diretrizes em vigor, limitando-se à indicação de conteúdos desejáveis nos planos orientados para a melhoria das cidades e aprimoramento dos sistemas de transporte urbano, nestes incluídos os não motorizados.

Da mesma forma, as proposições estão em perfeita harmonia com o Plano Plurianual para o período 2012-2015, em especial com o Programa “MOBILIDADE URBANA”, que prevê justamente duas ações básicas: uma orientada para o transporte coletivo motorizado (Ação 10SS – “*Apoio a Projetos Estruturais de Transporte Coletivo Urbano*”) e outra para o transporte não motorizado (Ação 10ST – “*Apoio a Projetos de Sistemas de Circulação Não-Motorizados*”).

Resta-nos, assim, apreciar o mérito de toda a matéria em tela, exceção feita ao PL n.º 3.437, de 2008, prejudicado por ser considerado inadequado com as normas que regem a atividade financeira no âmbito do setor público.

São inegáveis a oportunidade e a conveniência da aprovação nesta Comissão da matéria ora apreciada, diante da necessidade de se incentivar os meios de transporte menos agressivos ao meio ambiente, geradores de menores cargas poluidoras nos centros urbanos, os quais, não por coincidência, são justamente os que contribuem para minorar os graves problemas de trânsito nas nossas cidades de maior porte.

De fato, do proposto incentivo, ou da priorização do uso de bicicletas, do transporte coletivo de passageiros, e mesmo dos

deslocamentos a pé, previstos nos planos urbanos, poderá efetivamente resultar notável contribuição para a melhoria das condições de deslocamento nas grandes cidades, com a adicional vantagem de reduzir as emissões de poluentes.

Do ponto de vista das finanças públicas, pode-se afirmar com segurança que investimentos públicos realizados conforme propõem os Projetos ora examinados, observando diretrizes formuladas segundo critérios racionais, tendem a ser economicamente mais eficazes e a garantir a otimização do uso dos recursos públicos aplicados, reduzindo, ainda, gastos provocados pela poluição à saúde humana.

Desta feita, não há maiores dúvidas de que é bem vinda a inclusão do art. 3º no Substitutivo adotado na Comissão de Desenvolvimento Urbano, para modificar a redação do art. 6º da Lei n.º 10.636, de 30 de dezembro de 2002, estabelecendo que a aplicação dos recursos da Cide-Combustíveis em infraestrutura de transportes terá também entre seus objetivos essenciais a redução do consumo de combustíveis automotivos; a implantação de faixas exclusivas para motocicletas, motonetas e ciclomotores, bem como de ciclovias ou ciclofaixas, o que mostra correta coerência com os demais ali elencados.

Por oportuno, fomos forçados a não acatar as sugestões do ilustre Deputado Jean Wyllys incluídas no Substitutivo adotado na Comissão de Desenvolvimento Urbano, apresentadas em seu parecer sobre a matéria, não apreciado em tempo hábil nesta Comissão, por entender que elas dizem respeito às peculiaridades locais, portanto da responsabilidade direta dos Municípios, que certamente têm melhores condições para tratar das questões urbanas, entre as quais o desenho mais adequado das ciclovias e a solução mais racional para o estacionamento das bicicletas e dos demais veículos nos diversos espaços urbanos.

Em resumo, estamos sugerindo a este Colegiado a aprovação da matéria em tela, exceção feita ao PL n.º 3.437, de 2008, na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, que contém o resultado de um verdadeiro trabalho de consolidação e aprimoramento da redação das diversas proposições sob exame, englobando ainda os dispositivos meritórios contidos tanto no texto encaminhado pelo Senado Federal como em seus apensos.

Pelo exposto, votamos inicialmente pela inadequação orçamentária e financeira do PL n.º 3.437, de 2008, razão pela qual deixamos de nos pronunciar quanto ao seu mérito. Votamos pela não implicação financeira e orçamentária do PL n.º 3.228, de 2008; do Substitutivo adotado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano e das demais proposições, inclusive da Emenda n.º 1/2007 ao PL n.º 1.160, de 2007, apresentada na Comissão de Desenvolvimento Urbano.

Por último, votamos, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei n.º 3.228, de 2008; do Senado Federal, do Projeto de Lei n.º 1.160, de 2007 e de sua emenda n.º 1/2007, do Projeto de Lei n.º 1.422, de 2007, do Projeto de Lei n.º 2.717, de 2007 e do Projeto de Lei n.º 3.211, de 2008, apensados, todos na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano.

Sala da Comissão, em                    de                    de 2012.

Deputado NELSON MARCHEZAN JÚNIOR  
Relator