



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.048-B, DE 2003 **(Do Sr. Leônidas Cristino)**

Dispõe sobre a implantação de ciclovias nas cidades com população superior a 50 mil habitantes, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. BETO ALBUQUERQUE); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela inadequação financeira e orçamentária deste e do substitutivo da Comissão de Viação e Transportes (relator: DEP. FRANCISCO DORNELLES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD); E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão
- substitutivo adotado pela Comissão

III - Na Comissão de Finanças e Tributação:

- parecer vencedor
- parecer da Comissão
- voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Toda cidade com população superior a 50 mil habitantes e toda aglomeração urbana ou região metropolitana reservará, na abertura de novas vias urbanas ou no alargamento das existentes, conforme previsto em Plano Diretor, espaço para demarcação e implantação de ciclovias ao longo dessas referidas vias.

§ 1º Para os efeitos desta lei, entende-se por ciclovia o espaço delimitado ao longo do leito carroçável de uma via urbana, isolado desta por canteiro ou demarcado em distinto nível, com tratamento diferenciado de pavimento, que permita a circulação exclusiva e com segurança de bicicletas e veículos de propulsão humana.

§ 2º A implantação de ciclovias obedecerá a um planejado sistema cicloviário que compreenderá a ciclovia propriamente dita, ciclofaixas, faixas compartilhadas, estacionamento para bicicletas e sinalização, e funcionará conforme normas ou regras predeterminadas de circulação e conduta a serem divulgadas mediante campanhas educativas.

§ 3º Terão prioridade de implantação as ciclovias que possam servir como rotas de ligação entre bairros populares e pólos de atividades ou de lazer e como trajeto para o acesso a terminais de transporte de massa.

Art. 2º O descumprimento desta Lei acarretará a suspensão de qualquer investimento da União em obras viárias no Município, aglomeração urbana ou região metropolitana infrator, até a reapresentação de projeto reformulado da via objeto de inclusão da ciclovia, com cronograma de aplicação dos recursos alocados e de execução, para fins de assegurar o investimento federal nessa obra viária.

Art.3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo deste projeto de lei é tornar a implantação de ciclovias uma realização obrigatória no contexto da modernização e expansão do sistema viário das cidades com população acima de cinquenta mil habitantes, das aglomerações urbanas e regiões metropolitanas. Tal medida reveste-se de um importante cunho social e procura atingir uma maior segurança para o tráfego urbano.

Observa-se que o uso de transporte de duas rodas, notadamente motocicletas e bicicletas, tem aumentado consideravelmente nas cidades maiores, seja por compensar as deficiências do sistema de transporte coletivo, seja por atender às necessidades específicas dos trabalhadores oriundos das classes populares. O grande problema enfrentado por esses meios de transporte é gerado pelos conflitos de circulação com os veículos automotores de quatro rodas: a falta de segurança, que registra inúmeros acidentes nos quais os condutores de motos e bicicletas são, em geral, as piores vítimas.

Para os motociclistas, que competem ostensivamente com os demais veículos automotores, o Código de Trânsito Brasileiro estabeleceu os equipamentos obrigatórios de segurança, as normas especiais de circulação e conduta e suas infrações, com as respectivas penalidades. Para os ciclistas, apenas ficaram estabelecidos os equipamentos obrigatórios e umas poucas normas de circulação e conduta.

Diante da atual violenta realidade do trânsito nas cidades mais populosas, há que se criar maiores condições para a circulação dos trabalhadores ciclistas. Assim, a implantação de ciclovias nessas cidades impõe-se, não só como uma simples oferta de faixa exclusiva de circulação para bicicletas, mas como parte de um sistema de transporte ciclovitário, com sinalização específica, pavimentação própria e até estacionamentos.

Para que isso se concretize, propomos o projeto de lei que apresentamos. Trata-se de uma proposição contemplando, ao mesmo tempo, o trânsito e o transporte, de competência legislativa exclusiva da União. No entanto, somos conscientes de que a medida proposta não prescinde de um enfoque sobre o desenvolvimento urbano. Então, por respeito à autonomia municipal, a proposta limita-se a vincular a implantação das ciclovias à abertura de novas vias ou ao alargamento das existentes, conforme previsto no Plano Diretor, obrigatório, pela Constituição Federal, para as cidades com mais de vinte mil habitantes.

Certos de que esta iniciativa será de grande importância para a segurança do tráfego e para o atendimento às necessidades de transporte das classes populares, e animados com os resultados positivos obtidos pela implantação de ciclovias nas malhas viárias de muitas cidades, sejam elas brasileiras ou estrangeiras, esperamos que mereça a aprovação dos ilustres Deputados.

Sala das Sessões, em 24 de setembro de 2003 .

Deputado LEÔNIDAS CRISTINO

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - Relatório

A proposta ora em exame pretende tornar obrigatória, para toda cidade com população superior a 50 mil habitantes, aglomeração urbana ou região metropolitana, a reserva de espaço para demarcação e implantação de ciclovias. A referida obrigação deve abranger tanto a abertura de novas vias urbanas como o alargamento das existentes, nos termos previstos pelo plano diretor. O texto define como ciclovia o espaço delimitado ao longo do leito carroçável de uma via urbana, isolado desta por canteiro ou demarcado em nível distinto, com tratamento diferenciado de pavimento, que permita a circulação exclusiva e com segurança de bicicletas e veículos de propulsão humana. Ainda segundo a proposta, a implantação de ciclovias deve obedecer a um sistema cicloviário planejado, que

compreenda, além da ciclovia propriamente dita, ciclofaixas, faixas compartilhadas, estacionamento para bicicletas e sinalização.

Nos termos da proposição em tela, o referido sistema deve funcionar conforme normas predeterminadas de circulação e conduta, a serem divulgadas mediante campanhas educativas. Na implantação das ciclovias, o texto determina prioridade para as rotas que possam servir de ligação entre bairros populares e pólos de atividades ou de acesso a terminais de transporte de massa, bem como rotas de lazer. Finalizando, a proposta estabelece que o descumprimento das obrigações previstas acarretará a suspensão de qualquer investimento da União em obras viárias no município, aglomeração urbana ou região metropolitana em que se verificar a infração, até que seja reapresentado projeto reformulado da via objeto de inclusão da ciclovia, com cronograma de aplicação dos recursos, para fins de assegurar o investimento federal.

Em sua justificação, o Autor defende que a obrigatoriedade da implantação de ciclovias é uma medida de cunho social importante, por garantir maior segurança para os usuários de bicicletas, notadamente os trabalhadores que utilizam esse meio de transporte para compensar as deficiências do transporte público.

No ano passado, a proposta recebeu parecer do Relator que nos antecedeu na análise, Deputado Eliseu Padilha, que se manifestou pela rejeição, por entender que a proposta desconsidera “as diferentes realidades geográficas, econômicas e culturais dos Municípios brasileiros”. Contudo, esse parecer não chegou a ser apreciado pela Comissão, em virtude do término da sessão legislativa.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste órgão técnico.

É o nosso relatório.

II – Voto do Relator

A utilização da bicicleta como meio de transporte para os deslocamentos diários é bastante comum em vários países europeus, mas ainda pouco disseminada em nosso País. Entretanto, é uma prática que tende a crescer, como bem apontou o Autor da proposta em foco, seja para compensar as deficiências do sistema de transporte público coletivo, seja para proporcionar aos trabalhadores de baixa renda uma forma de economia com gastos em transporte. Não obstante o crescimento dessa forma de locomoção, é muito precária a infraestrutura disponível para os ciclistas, o que acarreta uma série de problemas relacionados à segurança do trânsito. O resultado não poderia ser mais lamentável: a cada ano, inúmeras vidas são ceifadas, em virtude do conflito cotidiano entre automóveis e bicicletas nas vias públicas.

Reveste-se, portanto, de extrema relevância a iniciativa do Deputado Leônidas Cristino, que pretende obrigar a construção de ciclovias nos centros urbanos com população superior a 50 mil habitantes, bem como nas aglomerações urbanas ou regiões metropolitanas, como forma de proteger o ciclista. Essa obrigatoriedade estaria vinculada à construção de novas vias ou à realização de obras de alargamento das vias já existentes. Não obstante, tem razão também o Deputado Eliseu Padilha, relator que nos antecedeu na análise da proposta, quando aponta que a política viária deve ser construída com base na realidade local, considerando-se as condições de cada município.

De fato, nem todos os municípios referidos na proposta precisam de ciclovias. Algumas cidades, situadas em região serrana, por exemplo, são naturalmente impróprias, pela sua condição geográfica, para o uso intensivo da bicicleta como meio de locomoção. Também não seria conveniente obrigar a construção de ciclovias para todos os casos de construção de novas vias públicas, uma vez que, em bairros tranquilos, onde o trânsito de veículos não é muito intenso, é possível a convivência pacífica de motoristas e ciclistas, desde que sejam feitas campanhas educativas para que cada um esteja consciente de seus direitos e deveres.

Por outro lado, cidades com menos de 50 mil habitantes poderiam necessitar de ciclovia, em função de certas condicionantes, como, por exemplo, a existência de movimento turístico significativo em certas épocas do ano. Em outros casos, não seria necessária a implantação de uma ciclovia, mas apenas a adoção de uma solução intermediária, como a delimitação de ciclofaixas para a circulação de bicicletas, sem a necessidade de construção de uma via fisicamente segregada.

A título de exemplo, vale traçar um paralelo com as medidas de segurança previstas para a travessia de pedestres: nos casos de vias expressas, recomenda-se a construção de passarelas, em outros basta a existência de faixas com semáforos e, em outros ainda, os pedestres podem valer-se apenas da faixa demarcada na pista. Cabe à autoridade local, em cada situação, decidir sobre a melhor forma de resguardar a segurança dos usuários não motorizados do trânsito, considerando as especificidades de cada via pública.

O que fazer, então? Entendemos que rejeitar a proposta não é a melhor saída, pois estaríamos perdendo uma boa oportunidade de dar um primeiro passo na direção da criação de uma cultura de respeito ao ciclista na sociedade, que precisa passar a ver a bicicleta como um meio de transporte e de lazer, além de um instrumento para a melhoria da saúde e da qualidade de vida das pessoas. Por outro lado, pelas razões já expostas, seria descabido tentar impor ao Poder Público municipal uma solução única. Assim, cumpre encontrar um meio-termo, que permita valorizar a importante iniciativa do Autor, sem desrespeitar a autonomia e a competência dos municípios no que se refere a questões de interesse local.

Com esse desafio, estamos propondo um substitutivo que pretende estabelecer alguns parâmetros e diretrizes a serem seguidos pelos municípios, quando da realização de obras viárias. O referido substitutivo prevê que, todas as cidades obrigadas a elaborar plano diretor, nos termos do Estatuto da Cidade (aquelas com mais de 20 mil habitantes, integrantes de aglomerações urbanas e regiões metropolitanas ou integrantes de áreas de especial interesse turístico, entre outras) devem considerar a possibilidade de implantação de ciclovias ou ciclofaixas sempre que realizarem qualquer obra no sistema viário. O estudo de tais possibilidades passa a ser, também, requisito para que os projetos viários

recebam financiamento com recursos federais ou controlados pela União. São medidas simples e de pouco impacto imediato, é verdade, mas esperamos, com elas, contribuir para que, aos poucos, a atual situação venha a ser revertida e o uso da bicicleta como meio de locomoção possa dar-se de forma segura.

Diante do exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.048, de 2003, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 14 de dezembro de 2004.

Deputado **BETO ALBUQUERQUE**
Relator

Substitutivo ao Projeto de Lei nº 2.048, de 2003

Dispõe sobre a implantação de ciclovia e ciclofaixa nos municípios obrigados a ter plano diretor.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei determina diretrizes para a implantação de ciclovia e ciclofaixa nos municípios obrigados a ter plano diretor, nos termos do art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, chamada Estatuto da Cidade, bem como define a citada implantação como condição para o financiamento, com recursos federais ou controlados pela União, de obras viárias nesses municípios.

Art. 2º Os municípios que, nos termos do art. 41 do Estatuto da Cidade, estão obrigados a elaborar plano diretor, devem prever a implantação de ciclovia ou ciclofaixa quando:

- I – da construção de novas vias públicas;
- II – da realização de obra de ampliação ou melhoria nas vias públicas existentes;
- III – da implantação de projetos turísticos e de lazer.

§ 1º No caso de elaboração de plano de transporte integrado, conforme o disposto no § 2º do art. 41 do Estatuto da Cidade, o referido plano deve abranger o planejamento cicloviário, incluindo programa de implantação gradual de ciclovias e ciclofaixas, colocação de sinalização pertinente e previsão de espaço para estacionamento de bicicletas.

§ 2º A obrigação estabelecida no *caput* fica dispensada quando, comprovadamente:

I – as condições geográficas do município não favorecerem a utilização da bicicleta como meio de locomoção;

II – as características da via pública a ser construída ou objeto de obra de ampliação ou melhoria não recomendarem o tráfego de bicicletas ou dispensarem a sua segregação.

Art. 3º O financiamento, com recursos federais ou controlados pela União, de obras viárias nos municípios obrigados a ter plano diretor, nos termos do art. 41 do Estatuto da Cidade, fica condicionado à inclusão de estudo de viabilidade de implantação de ciclovia ou ciclofaixa no projeto da referida obra.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 14 de dezembro de 2004.

Deputado **BETO ALBUQUERQUE**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.048/03, com substitutivo, nos termos do parecer do Relator, Deputado Beto Albuquerque.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Mário Assad Júnior - Presidente, Homero Barreto e Nelson Bornier - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Beto Albuquerque, Chico da Princesa, Devanir Ribeiro, Domiciano Cabral, Eliseu Padilha, Eliseu Resende, Francisco Appio, Hélio Esteves, Jair de Oliveira, Lael Varella, Leodegar Tiscoski, Marcelo Castro, Mário Negromonte, Mauro Lopes, Milton Monti, Philemon Rodrigues, Telma de Souza, Valdir Colatto, Wellington Roberto, Aracely de Paula, Carlos Dunga, Jurandir Boia, Silvio Torres e Zezéu Ribeiro.

Sala da Comissão, em 30 de março de 2005.

Deputado MÁRIO ASSAD JÚNIOR
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

*Dispõe sobre a implantação de ciclovia e
ciclofaixa nos municípios obrigados a ter plano diretor.*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta Lei determina diretrizes para a implantação de ciclovia e ciclofaixa nos municípios obrigados a ter plano diretor, nos termos do art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, chamada Estatuto da Cidade, bem como define a citada implantação como condição para o financiamento, com recursos federais ou controlados pela União, de obras viárias nesses municípios.

Art. 2º - Os municípios que, nos termos do art. 41 do Estatuto da Cidade, estão obrigados a elaborar plano diretor, devem prever a implantação de ciclovia ou ciclofaixa quando:

I – da construção de novas vias públicas;

II – da realização de obra de ampliação ou melhoria nas vias públicas existentes;

III – da implantação de projetos turísticos e de lazer.

§ 1º - No caso de elaboração de plano de transporte integrado, conforme o disposto no § 2º do art. 41 do Estatuto da Cidade, o referido plano deve abranger o planejamento cicloviário, incluindo programa de

implantação gradual de ciclovias e ciclofaixas, colocação de sinalização pertinente e previsão de espaço para estacionamento de bicicletas.

§ 2º - A obrigação estabelecida no caput fica dispensada quando, comprovadamente:

I – as condições geográficas do município não favorecerem a utilização da bicicleta como meio de locomoção;

II – as características da via pública a ser construída ou objeto de obra de ampliação ou melhoria não recomendarem o tráfego de bicicletas ou dispensarem a sua segregação.

Art. 3º - O financiamento, com recursos federais ou controlados pela União, de obras viárias nos municípios obrigados a ter plano diretor, nos termos do art. 41 do Estatuto da Cidade, fica condicionado à inclusão de estudo de viabilidade de implantação de ciclovia ou ciclofaixa no projeto da referida obra.

Art. 4º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 30 de março de 2005

Deputado MÁRIO ASSAD JÚNIOR
Presidente

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PARECER VENCEDOR

1. RELATÓRIO

O presente Projeto de Lei nº 2.048, de 2003, tem por objetivo obrigar as cidades com população superior a 50 mil habitantes a implantar ciclovias na abertura de novas vias urbanas ou no alargamento das existentes, sob pena de

“suspensão de qualquer investimento da União em obras viárias no Município, aglomeração urbana ou região metropolitana infrator”.

Na Comissão de Viação e Transporte, fora aprovado substitutivo que limita a aplicação da regra aos municípios que são obrigados a elaborar plano diretor e dispensa da obrigação estabelecida em seu art. 1º quando: I) as condições geográficas do município não favorecerem a utilização da bicicleta como meio de locomoção; e II) as características da via pública a ser construída ou objeto de obra de ampliação ou melhoria não recomendarem o tráfego de bicicletas ou dispensarem a sua segregação.

Recebido nesta Comissão, o Projeto é analisado quanto à sua adequação orçamentária e financeira, observado o disposto no art. 54, do Regimento Interno.

Designado relator o Deputado Wasny de Roure, apresentou parecer pela adequação financeira e orçamentária do Projeto e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com emenda.

Em reunião de 26 de outubro de 2005, foi designado relator substituto o Deputado José Pimentel, tendo sido rejeitado o parecer, contra os votos dos deputados André Figueiredo, José Pimentel, Antonio Cambraia, Vadinho Baião, Nazareno Fonteles e Vignatti. O parecer dos Deputados Wasny de Roure e José Pimentel passou, portanto, a constituir voto em sepado.

Na mesma oportunidade me foi designada a tarefa de relatar o voto vencedor.

2. VOTO VENCEDOR

O voto é pela incompatibilidade e inadequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº 2.048-A, de 2003, bem como do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, em razão da inexistência de programação destinada à construção de ciclovias, tanto na Lei do Plano Plurianual 2004/2007 (Lei nº 10.933, de 11 de agosto de 2004), quanto no Anexo de Metas e Prioridades da Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO para o exercício de 2005 (Lei nº 10.934, de 11 de agosto de 2004).

Ademais, o Projeto cria hipótese não prevista na Lei Complementar 101, de 2000, Lei de Responsabilidade Fiscal, de restrição às transferências da União para investimentos em obras viárias nos municípios, e conseqüentemente suprimindo a autonomia administrativa e financeira desses entes subnacionais no trato da matéria.

Assim, naquilo que compete a esta Comissão analisar, somos pela inadequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº 2.048-A, de 2003, assim como do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em 26 de outubro de 2005

Deputado **Francisco Dornelles**

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião ordinária realizada hoje, concluiu pela inadequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 2.048-A/03e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, nos termos do parecer vencedor do relator, do Deputado Francisco Dornelles, contra os votos dos Deputados José Pimentel, Nazareno Fonteles, Vignatti, Vadinho Baião, André Figueiredo e Antonio Cambraia.

O parecer dos Deputados Wasny de Roure e José Pimentel passou a constituir voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Geddel Vieira Lima, Presidente; Eduardo Cunha, Luiz Carlos Hauly e Carlito Merss, Vice-Presidentes; Coriolano Sales, Delfim Netto, Enivaldo Ribeiro, Félix Mendonça, Fernando Coruja, Francisco Dornelles, João Magalhães, José Carlos Machado, José Militão, José Pimentel, Luiz Carreira, Marcelino Fraga, Max Rosenmann, Moreira Franco, Mussa Demes, Nazareno Fonteles, Osório Adriano, Roberto Brant, Silvio Torres, Vignatti, Virgílio Guimarães, Yeda Crusius, André Figueiredo, Antonio Cambraia, Geraldo Thadeu e Vadinho Baião.

Sala da Comissão, em 26 de outubro de 2005.

Deputado **GEDDEL VIEIRA LIMA**

Presidente

VOTO EM SEPARADO

1. RELATÓRIO

O presente Projeto de Lei nº 2.048, de 2003, tem por objetivo obrigar as cidades com população superior a 50 mil habitantes a implantar ciclovias na abertura de novas vias urbanas ou no alargamento das existentes, sob pena de “suspensão de qualquer investimento da União em obras viárias no Município, aglomeração urbana ou região metropolitana infrator”.

Na Comissão de Viação e Transporte, fora aprovado substitutivo que limita a aplicação da regra aos municípios que são obrigados a elaborar plano diretor e dispensa da obrigação estabelecida em seu art. 1º quando: I) as condições geográficas do município não favorecerem a utilização da bicicleta como meio de locomoção; e II) as características da via pública a ser construída ou objeto de obra de ampliação ou melhoria não recomendarem o tráfego de bicicletas ou dispensarem a sua segregação.

Recebido nesta Comissão, o Projeto é analisado quanto à sua adequação orçamentária e financeira, observado o disposto no art. 54, do Regimento Interno, sujeito à apreciação conclusiva, nos termos do art. 24, II, do Regimento, não tendo sido apresentadas emendas no prazo regimental.

2. VOTO

Avaliamos o Projeto de Lei quanto aos aspectos de compatibilização com a legislação orçamentária e financeira em vigor.

Em relação à análise da compatibilidade com a legislação orçamentária e financeira, temos que o Projeto estabelece como consequência do descumprimento dos seus dispositivos a suspensão de qualquer investimento da União em obras viárias no Município, aglomeração urbana ou região metropolitana infrator, até a reapresentação de projeto reformulado da via objeto de inclusão da ciclovia, com cronograma de aplicação dos recursos alocados e de execução, para fins de assegurar o investimento federal nessa obra viária.”

Diante de tal determinação, importante lembrar que as normas gerais do direito financeiro são objeto de lei complementar e as diretrizes para a aplicação dos recursos orçamentários da União são matéria reservada ao plano plurianual e à lei de diretrizes orçamentárias, conforme estatuído no art. 165 da Constituição, conforme segue:

“Art. 165 ...

.....

§ 1º - A lei que instituir o plano plurianual estabelecerá, de forma regionalizada, as diretrizes, objetivos e metas da administração pública federal para as despesas de capital e outras delas decorrentes e para as relativas aos programas de duração continuada.

§ 2º - A lei de diretrizes orçamentárias compreenderá as metas e prioridades da administração pública federal, incluindo as despesas de capital para o exercício financeiro subsequente, orientará a elaboração da lei orçamentária anual, disporá sobre as alterações na legislação tributária e estabelecerá a política de aplicação das agências financeiras oficiais de fomento.

.....

§ 9º - Cabe à lei complementar:

I - dispor sobre o exercício financeiro, a vigência, os prazos, a elaboração e a organização do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias e da lei orçamentária anual;

II - estabelecer normas de gestão financeira e patrimonial da administração direta e indireta bem como condições para a instituição e funcionamento de fundos. “

Em que pese o objetivo principal do Projeto seja a obrigatoriedade de construção de ciclovia, a penalidade imposta à cidade descumpridora da determinação invade a órbita das diretrizes orçamentárias, porquanto determina a “suspensão de qualquer investimento da União em obras viárias no Município, aglomeração urbana ou região metropolitana infrator”.

Entendemos que a suspensão de transferências da União prevista no art 2º do Projeto invade a competência da legislação financeira prevista na Constituição e, portanto, inadequada em relação a ela. Contudo, considerando o mérito da Proposição, concluímos pela apresentação de emenda de relator, que visa a sanar a inadequação observada, com a supressão do art. 3º do Substitutivo.

Pelo exposto, voto pela **adequação** orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº 2.048/2003, nos termos do Substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes, com a aprovação da emenda de relator nº 1.

Sala da Comissão, em 26 de outubro de 2005.

Deputado WASNY DE ROURE

Deputado JOSÉ PIMENTEL

EMENDA Nº 1

Suprima-se o art. 3º do Substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transporte.

Sala da Comissão, em 26 de outubro de 2005.

Deputado WASNY DE ROURE

Deputado JOSÉ PIMENTEL

FIM DO DOCUMENTO
