

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 3.228, DE 2008

(Apenso: 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 JEAN WYLLYS

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 3.228, de 2008, oriundo do Senado Federal, tem por objeto modificar a Lei nº 10.257, de 2001, conhecida como Estatuto da Cidade, dando nova redação ao § 2º do seu art. 41, para introduzir duas inovações nesse dispositivo.

A primeira delas é a obrigatoriedade da elaboração de planos de transporte urbano integrado para todas as cidades, não mais apenas para aquelas que contam com mais de quinhentos mil habitantes, como determina a atual redação do referido dispositivo.

A segunda alteração proposta é a definição da priorização do transporte coletivo e dos meios de transporte de propulsão humana (especialmente, bicicletas), como diretriz a ser observada nos planos de transporte urbano a serem elaborados para todas as cidades.

O apenso PL nº 1.160, de 2007, de autoria do nobre Deputado Antonio Bulhões, visa a determinar que os planos de transporte urbano integrado, de que trata o § 2º do art. 41 da Lei nº 10.257, de 2001, ditem *“sempre que possível, ações que favoreçam o pedestrianismo e a implantação de ciclovias, ciclofaixas e faixas exclusivas de trânsito para veículos motorizados de duas rodas”*.

O segundo Projeto apenso, PL nº 1.422, de 2007, de autoria do nobre Deputado Edigar Mão Branca, propõe que os Municípios obrigados pela Lei nº 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. O Projeto, além disso, visa a tornar obrigatória a

construção de ciclovias ou ciclofaixas nas novas rodovias sob jurisdição federal, inclusive as submetidas ao regime de permissão. O PL nº 2.717, de 2007, também apenso, de autoria do ilustre Deputado Alexandre Silveira, visa a alterar o art. 57 da Lei nº 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.

Outro Projeto apenso, o PL nº 3.437, de 2008, de autoria da ilustre Deputada Manuela D'Ávila, visa a tornar 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 quinto apenso, Projeto nº 3.211, de 2008, de autoria da nobre Deputada Rebecca Garcia, visa a alterar o art. 6º da Lei nº 10.636, de 2002, que dispõe sobre a aplicação dos recursos da Cide-Combustíveis, com o fito de incluir a construção de ciclovias entre os objetivos essenciais dos programas de infra-estrutura de transportes a serem contemplados com os recursos dessa contribuição de intervenção no domínio econômico.

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

O Projeto principal e seus apensos, bem como a Emenda acima referida, foram aprovados por unanimidade pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, na forma de Substitutivo, de autoria do ilustre Deputado José Paulo Tóffano, Relator da matéria naquele Órgão Técnico. Nos termos do seu Parecer, o Substitutivo representa aperfeiçoamento do texto do Projeto original “com a introdução de conteúdo extraído das diversas proposições apensadas”.

Ressalva o nobre Autor do Substitutivo que este acolhe apenas parcialmente o que propõe o PL nº 1.422, de 2007, por entender desnecessária a previsão de construção de ciclovias ou ciclofaixas nas rodovias federais, por prever sua baixa utilização.

Quanto à Emenda ao PL nº 1.160, de 2007, entende o nobre Autor do Substitutivo que “seu intento já se encontra atendido pela proposição principal”.

A esta Comissão de Finanças e Tributação cabe examinar o mérito e a adequação ou compatibilidade orçamentária e financeira da matéria, que, a seguir deverá ser encaminhada à apreciação da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Nesta Comissão, transcorrido o prazo regimental, não foram apresentadas emendas às proposições.

II - VOTO DO RELATOR

Inegáveis a oportunidade e a conveniência da aprovação da matéria ora apreciada, tendo em vista a necessidade, cada vez mais premente, 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 mesmos que contribuem para minorar os graves problemas de trânsito hoje vividos em grande número de cidades brasileiras.

De fato, do proposto incentivo, ou da priorização do uso de bicicletas, do transporte coletivo de passageiros, e mesmo dos deslocamentos a pé, a serem, de acordo com os Projetos sob análise, obrigatoriamente previstos nos planos urbanos, poderá efetivamente resultar notável contribuição para a melhoria das condições de deslocamento nas grandes cidades, bem assim para 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.

Especialmente no que diz respeito à alteração proposta no art. 6º da Lei nº 10.636, de 2002, que trata da Cide-Combustíveis, entendemos conveniente a inclusão, entre os objetivos essenciais da aplicação dos recursos daquela contribuição de intervenção no domínio econômico, da “implantação de faixas exclusivas para motocicletas, motonetas e ciclomotores, bem como de ciclovias ou ciclofaixas” nos programas de infra-estrutura de transportes.

Cabe, ainda, destacar que, do ponto de vista técnico-legislativo, parece-nos inquestionável a vantagem da aprovação 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 dispositivos contidos tanto no Projeto principal como em seus apensos.

Concluído o exame de mérito da matéria, passamos à apreciação da matéria quanto à sua adequação ou compatibilidade orçamentária e financeira, nos termos dos arts. 32, X, "h", e 53, II, do Regimento Interno desta Casa.

Do exame do Projeto principal, nº 3.228, de 2008, da Emenda apresentada na Comissão de Desenvolvimento Urbano, do Substitutivo adotado por aquela Comissão, bem assim dos apensos PLs nos 1.160, de 2007; 1.422, de 2007; PL nº 2.717, de 2007; PL nº 3.211, de 2008, e PL 3437, de 2008 conclui-se inequivocamente que sua aprovação não provocará repercussões, diretas ou indiretas, sobre os Orçamentos da União, por não envolverem essas proposições elevação nas despesas previstas na Lei Orçamentária Anual vigente ou redução nas receitas públicas nela previstas.

Examinadas as proposições acima referidas à luz da LDO, tampouco foi constatada a existência de incompatibilidade, visto que as propostas nelas contidas limitam-se a indicar conteúdos desejáveis nos planos orientados para a melhoria das cidades e aprimoramento dos sistemas de transporte urbano, ou a mera reorganização dos estacionamentos de órgãos públicos para abrigar bicicletas.

Quanto à análise da compatibilidade das proposições com as normas da Lei do Plano Plurianual (PPA) vigente, também não identificamos quaisquer conflitos, inclusive pelo fato das proposições sob exame não definirem programas ou prioridades, respeitando o âmbito normativo atribuído ao Plano Plurianual.

Pelo exposto, somos pela não-implicação financeira e orçamentária do PL nº 3.228, de 2008, do Substitutivo adotado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, do PL nº 1.160, de 2007, da Emenda a este apresentada na Comissão de Desenvolvimento Urbano, do PL nº 1.422, de 2007, do PL nº 2.717, de 2007, do PL nº 3.437, de 2008 e do PL nº 3.211, de 2008, por não implicarem aumento ou diminuição da receita ou da despesa pública, não cabendo, portanto, pronunciamento desta Comissão quanto à sua adequação financeira e orçamentária.

Para finalizar, votamos, no mérito, pela aprovação dos Projetos de Lei nos 3.228, de 2008, e de seus apensos nº 1.160, de 2007; 1.422, de 2007; 2.717, de 2007; 3.211, de 2008 e 3.437, de 2008, bem assim da Emenda ao Projeto de Lei nº 1.160, de 2007, apresentada na Comissão de Desenvolvimento Urbano, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2011.

Deputado JEAN WYLLYS
Relator

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO
SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.228, DE 2008
(Apenso: 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), a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, para fixar diretriz aplicável aos planos de transporte público integrados e prever a aplicação de recursos da CIDE Combustíveis na construção de vias segregadas para veículos de duas rodas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O § 2º do art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 41

§ 2º Será elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido, observadas as seguintes diretrizes:

I – prioridade dos meios de transporte de propulsão humana em relação aos motorizados e do transporte coletivo em relação ao individual;

II – adoção de ações que favoreçam o pedestrianismo e a implantação de ciclovias, ciclofaixas e faixas exclusivas de trânsito para veículos motorizados de duas rodas;

III – reserva de espaço para o estacionamento de bicicletas nos locais de grande fluxo de pessoas e veículos. (NR)”

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 58-A:

“Art. 58-A. Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Municípios deverão, no âmbito de sua circunscrição e observadas as características das vias e do trânsito local, priorizar a implantação de faixas exclusivas para motocicletas, motonetas e ciclomotores, bem como de ciclovias ou ciclofaixas, especialmente nos principais corredores de tráfego da área urbana.”

Art. 3º O art. 6º da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º A aplicação dos recursos da Cide nos programas de infraestrutura de transportes terá como objetivos essenciais:

I – a redução do consumo de combustíveis automotivos;

II – o atendimento mais econômico da demanda de transporte de pessoas e bens;

III – a implantação de faixas exclusivas para motocicletas, motonetas e ciclomotores, bem como de ciclovias ou ciclofaixas;

IV – a segurança e o conforto dos usuários e a diminuição do tempo de deslocamento dos usuários do transporte público coletivo;

V – a melhoria da qualidade de vida da população e a redução das deseconomias dos centros urbanos;

VI – a menor participação dos fretes e dos custos portuários e de outros terminais na composição final dos preços dos produtos de consumo interno e de exportação.

(NR)”

Art. 4º É obrigatória a reserva de espaço para o estacionamento gratuito de bicicletas em toda área pública e privada que gere tráfego de pessoas e veículos.

Parágrafo único. O estacionamento será equipado com dispositivos para a retenção segura das bicicletas.

Art. 5º Para fins desta lei, entende-se como área pública e privada geradora de tráfego de pessoas e veículos, os seguintes locais:

I - órgãos públicos administrativos;

II - parques;

III - shopping centers;

IV - supermercados;

V - estabelecimento de ensino;

VI - agências bancárias;

VII - igrejas e locais de cultos religiosos;

VIII - estabelecimento hospitalar;

IX - instalações desportivas;

X - museus e outros equipamentos de natureza cultural, como teatro, cinemas, casas de cultura; e

XI - indústrias.

Art. 6º A segurança dos ciclistas, do seu veículo, e dos pedestres é fator

determinante para a definição do espaço para o estacionamento gratuito de bicicletas.

Art. 7º Os estacionamentos de bicicletas poderão ser dos tipos:

I - bicicletários – espaço destinado ao estacionamento de bicicletas, por período de longa duração;

II - paraciclo – espaço em via pública, destinado ao estacionamento de bicicletas, por período de curta e média duração.

Parágrafo único. Os estacionamentos deverão disponibilizar, no mínimo, 10 (dez) vagas para bicicletas.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor:

I - na data de sua publicação, para os artigos 1º a 3º

II – após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação, para os artigos 4º a 7º.

Sala da Comissão, em de de 2011.

Deputado JEAN WYLLYS
Relator