



PARECER / 2017 - 01 / CEOF

Da COMISSÃO DE ECONOMIA, ORÇAMENTO E FINANÇAS sobre o PROJETO DE LEI Nº 1302, de 2012, que *dispõe sobre o uso das faixas exclusivas de ônibus do Distrito Federal, por veículos que especifica, e dá outras providências*, e os PROJETOS DE LEI Nºs 1726/2013, 1760/2013, 2060/2014, 93/2015, 181/2015, 223/2015 e 279/2015 apensados.

Autor: Deputado DR. MICHEL

Relator: Deputado CHICO LEITE

I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão de Economia, Orçamento e Finanças – CEOF, os Projetos de Lei – **PLs nºs 1302/2012, 1726/2013, 1760/2013, 2060/2014, 93/2015, 181/2015, 223/2015 e 279/2015**, que tramitam conjuntamente, nos termos das Portarias-GMD nºs 25, de 28 de fevereiro de 2014, 84, de 31 de março de 2015, 142, de 15 de maio de 2015, e 188, de 10 de junho de 2015.

Ainda, pela Portaria-GMD nº 42, de 27 de fevereiro de 2015, foi deferida a retomada tramitação dos PLs nºs 1302/2012 e 1726/2013, de autoria do Deputado Dr. Michel. Enquanto, a tramitação do PL nº 1760/2013, de autoria da Deputada Celina Leão, foi retomada por força da Portaria-GMD nº 72, de 20 de março de 2015.

Ademais, a 39ª Sessão Extraordinária, do dia 16 de dezembro de 2015, conforme notas taquigráficas (folha nº 60), o nobre Deputado Professor Israel Batista solicitou à Presidente da Casa "que destaque o **PL nº 441, de 2015**, do item nº 72, porque ele tem algumas diferenças em relação aos demais projetos", o que foi autorizado pela Presidente, ilustre Deputada Celina Leão.

O **PL nº 1302/2012**, de autoria do **Deputado Dr. Michel**, segundo seu art. 1º, pretende permitir o trânsito de veículos da Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal – CAESB e da Companhia Energética de Brasília – CEB nas faixas de trânsito exclusivas para o transporte público do Distrito Federal, devidamente caracterizados como veículos em serviço.

Os arts. 2º e 3º do PL nº 1302/2012 trazem, respectivamente, as convencionais cláusulas de vigência da lei (a partir da data de sua publicação) e de revogação das disposições em contrário.

Em sua justificção, o nobre autor afirma que:



A apresentação deste projeto de lei visa, sobretudo, dar maior celeridade aos veículos das concessionárias dos serviços públicos do Distrito Federal, que na maioria das vezes quando em atendimento de emergência, se deparam com engarrafamentos vultosos e devido às faixas serem para uso exclusivo de ônibus, táxis e veículos escolares, deixam de atender o consumidor que é diretamente prejudicado pela demora no deslocamento.

O **PL nº 1726/2013**, que *estabelece a liberação do uso das faixas exclusivas de ônibus do Distrito Federal e dá outras providências*, também de autoria do **Deputado Dr. Michel**, conforme seu art. 1º, prevê a liberação do uso das faixas exclusivas de ônibus do Distrito Federal em caso de greve no sistema de transporte de passageiros rodoviários do Distrito Federal, que, pelo parágrafo único do referido artigo, seguirá as normas expressas no Código de Trânsito Brasileiro e somente se dará durante o período de greve.

Os arts. 2º e 3º do PL nº 1726/2013 tratam, respectivamente, das cláusulas de vigência da lei (a partir da data de sua publicação) e de revogação das disposições em contrário.

Como justificativa, o parlamentar autor assegura que:

Com essa ação regulamentada por lei, as autoridades competentes poderão tornar público com antecedência a liberação das faixas restritas, bem como poderão também planejar e organizar melhor o tráfego nas ocasiões que ocorram greve dos rodoviários previamente tornada pública, o que trará benefícios e diminuirão os efeitos negativos das paralisações dos rodoviários no DF.

Tal prática já vem acontecendo e sendo realizada de comum acordo entre a Secretaria de Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans), Departamento de Trânsito do DF (DETRAN/DF) e o Departamento de Estradas de Rodagem do DF (DER/DF) e com esta lei, a prática será regulamentada.

O **PL nº 1760/2013**, que *estabelece regras para a utilização das faixas exclusivas de ônibus pelos demais veículos e dá outras providências*, de autoria da **Deputada Celina Leão**, nos termos do seu art. 1º, estabelece que as faixas de rolamento de uso exclusivo dos veículos do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal e demais autorizados poderão ser utilizadas por outros veículos, desde que observadas as regras dos incisos I a III do artigo em comento:

Art. 1º.....

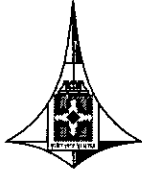
I – elaboração de estudo prévio de viabilidade de órgão competente, específico para cada via;

II – horários que não coincidam como o fluxo intenso de veículos;

III – placas informativas ao longo das vias públicas, sobre a utilização das faixas exclusivas pelos demais veículos.

Pelo art. 2º, o Poder Executivo regulamentará a lei no prazo de sessenta dias a contar da data de sua publicação. Já o art. 3º dispõe sobre a entrada em vigor da lei (na data de sua publicação) e a revogação das disposições em contrário.

Na justificativa do PL nº 1760/2013, transcrevem-se os arts. 29 e 184 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), que dispõem, respectivamente, sobre o deslocamento de veículos mais lento e de maior porte em



pista de rolamento com várias faixas no mesmo sentido e sobre as penalidades nos casos de infringência às normas de trânsito.

Em seguida, ressalta-se que compete ao Distrito Federal, conforme os arts. 30 e 32 da Constituição Federal e art. 15, VI, XXI e XXII, da Lei Orgânica do Distrito Federal, dispor sobre a matéria.

Ao final, afirma-se que "o projeto, ainda, tem por objetivo melhorar o fluxo do trânsito nas avenidas do Distrito Federal, proporcionando maior agilidade para os veículos de passageiros e também reduzindo os acidentes de trânsito".

O **PL nº 2060/2014**, que determina que *fica permitido o trânsito de carros-fortes pelas faixas exclusivas para Ônibus, Vans e Taxis na Estrada Parque do Núcleo Bandeirante – EPNB, Estrada Parque Taguatinga – EPTG, W-3 Sul e Norte, e em outras que vierem a serem criadas no âmbito do Distrito Federal*, de autoria do **Deputado Agaciel Maia**, de acordo com seu art. 1º, pretende permitir o trânsito de carros-fortes nas faixas exclusivas para ônibus, no âmbito do Distrito Federal.

Os arts. 2º e 3º dispõem, respectivamente, sobre o texto que deverá constar da traseira dos referidos veículos e a sinalização adequada das vias em comento. Já os arts. 4º e 5º (equivocadamente numerado de 4º) tratam, respectivamente, da regulamentação da lei pelo Poder Executivo (cento e vinte dias a contar de sua publicação) e da entrada em vigor da lei (na data de sua publicação), além da revogação das disposições em contrário.

Na justificativa do PL nº 2060/2014, o ilustre autor afirma que, devido aos recorrentes assaltos a carros-fortes, faz-se necessário viabilizar o trânsito dos referidos veículos nas faixas exclusivas de trânsito no Distrito Federal, para facilitar o deslocamento durante a rotina de trabalho, ampliando a proteção desses veículos e de seus seguranças responsáveis pela condução.

O **PL nº 93/2015**, que *dispõe sobre o uso das faixas exclusivas de ônibus do Distrito Federal, por veículos conduzidos por idosos e deficientes físicos, e dá outras providências*, de autoria do **Deputado Renato Andrade**, visa a autorizar, conforme o art. 1º, "a circulação de veículos conduzidos por idosos de 60 (sessenta) anos ou deficientes físicos nas faixas exclusivas de ônibus do Distrito Federal", desde que devidamente identificados pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN-DF.

Os arts. 2º e 3º atribuem ao Poder Executivo, respectivamente, o dever de afixar placas nas referidas vias, que identifiquem a permissão, e a regulamentação da lei no prazo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.

Os dois últimos artigos, 4º e 5º, tratam, respectivamente, das cláusulas de vigência da lei (a partir da data de sua publicação) e de revogação das disposições em contrário.

Na justificativa do PL nº 93/2015, o nobre autor assevera que a ociosidade das faixas exclusivas destinadas aos ônibus, em comparação as demais faixas, traz transtornos aos motoristas em geral, principalmente, aos idosos e deficientes físicos que diariamente ficam retidos em engarrafamentos. Por isso, conclui o parlamentar que



“a fim de promover mais fluidez no trânsito e oferecer aos idosos e deficientes físicos e a toda população mais fluidez, segurança e conforto, é que se apresenta a presente proposição”.

O **PL nº 181/2015**, que *dispõe sobre o uso das faixas exclusivas para o transporte público do Distrito Federal por veículos de transporte de valores e de alimentação para o sistema prisional e dá outras providências*, de autoria do **Deputado Juarezão**, propõe, no art. 1º, que se permita aos veículos que realizem transporte de valores e de alimentação para o sistema prisional, devidamente caracterizados, transitarem nas faixas exclusivas destinadas para o transporte público do Distrito Federal.

Os arts. 2º e 3º trazem, respectivamente, as cláusulas de vigência da lei (a partir da data de sua publicação) e de revogação das disposições em contrário.

O autor do PL nº 181/2015 afirma que, dentre os direitos dos presos, “a alimentação é a que deve receber tratamento de prioridade, haja vista que é por demais conhecido o permanente barril de pólvora que são os nossos presídios, e o do Distrito Federal não é diferente dos demais”. Assim, conclui o parlamentar que, “preocupado com a mobilidade dos segmentos”, propõe-se que seja permitida para os veículos que fazem transportes de alimentação para o sistema prisional e de valores a utilização das vias exclusivas de trânsito do transporte público.

O **PL nº 223/2015**, que *dispõe sobre o uso de faixas exclusivas para o transporte público do Distrito Federal por veículos de escolta armada e transporte de valores pertencentes a empresas especializadas regidas pela Lei nº 7.102, de 20 de junho de 1983 e dá outras providências*, de autoria do **Deputado Juarezão**, visa a permitir, conforme o art. 1º, o trânsito de veículos de escolta armada e transporte de valores pertencentes a empresas especializadas regidas pela Lei 7.102, de 20 de junho de 1983, nas faixas exclusivas destinadas para o transporte público do Distrito Federal.

Dos arts. 2º e 3º constam, respectivamente, as cláusulas de vigência (a partir da data de sua publicação) e de revogação das disposições em contrário da lei.

Na justificção do PL nº 223/2015, o nobre autor informa que “a imprensa anunciou recentemente que em apenas seis anos, o trânsito do Distrito Federal ficará saturado(...)”. Por esse motivo, o parlamentar se diz “preocupado com a mobilidade do segmento responsável pelo recolhimento e abastecimento de valores tanto no campo comercial quanto no bancário (...)”, concluindo pela necessidade de apresentar o projeto de lei em comento.

Finalmente, o **PL nº 279/2015**, que *estabelece a rotatividade de veículos nas faixas exclusivas de ônibus no Distrito Federal e dá outras providências*, de autoria do **Deputado Júlio César**, dispõe, nos termos dos incisos I a V do art. 1º, sobre a rotatividade de veículos nas faixas exclusivas para veículos do transporte coletivo e demais autorizados, nos horários das 6h30 às 9h30 e das 17h00 às 19h30, de segunda a sexta-feira, cabendo ao Poder Executivo, segundo o parágrafo único do art. 1º, informar “ao longo das vias a determinação de que trata este artigo”.



Por sua vez, o art. 2º trata da regulamentação da lei pelo Poder Executivo (prazo de quarenta e cinco dias) e o art. 3º estabelece a vigência da lei (a partir da data de sua publicação) e a revogação das disposições em contrário.

Na justificção da proposição, afirma-se que:

O sistema de 'rodízio' para os veículos comuns justifica-se pelo fato que vige, nas faixas exclusivas, desde a sua implantação, um verdadeiro desuso, causando revolta dos seus usuários ao se depararem com uma faixa 'especial para coletivos' praticamente vazia enquanto nos horários de pico gasta-se em média de quase 1 hora para atravessá-la, a exemplo da EPTG que tem as suas vias de acesso com o trânsito bastante conturbado e cada dia mais empacado.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas aos referidos projetos de lei.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

II.1 – Admissibilidade

De acordo com o que preceitua o art. 64, inciso II, alínea s, do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal – RICLDF, compete à CEOF, entre outras atribuições, analisar a admissibilidade quanto à adequação orçamentária e financeira e emitir parecer sobre o mérito de “assuntos referentes ao sistema de viação e transportes, salvo tarifas”.

No tocante à análise de admissibilidade da CEOF, entende-se como adequada a proposição que se coadune com o plano plurianual, com a lei de diretrizes orçamentárias, com a lei orçamentária anual e com as normas de finanças públicas. Da mesma forma, submete-se obrigatoriamente ao exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira as proposições que impliquem diminuição de receita ou aumento de despesa do Distrito Federal ou repercutam de qualquer modo sobre o seu orçamento.

Constata-se que os projetos de lei sob exame dispõem sobre o uso, por veículos não autorizados, das faixas de trânsito exclusivas para o transporte público coletivo.

Em princípio, a aprovação das referidas proposições não representaria expansão relevante de custos da atividade governamental em matéria de trânsito ou transporte. Assim, os PLs nºs 1302/2012, 1726/2013, 1760/2013, 2060/2014, 93/2015, 181/2015, 223/2015 e 279/2015 podem ser considerados admissíveis quanto à adequação orçamentária e financeira.

II.2 – Mérito

Os projetos em análise, em essência, visam a flexibilizar o uso das faixas exclusivas de ônibus. É notório que a implantação das faixas exclusivas de trânsito gerou frustrações em diversos segmentos da sociedade, em função do desejo individual de dela usufruir.



As faixas exclusivas para ônibus são estabelecidas com o intuito de reequilibrar os interesses econômicos e sociais em jogo no tráfego urbano, entre veículos de transporte de cargas e de passageiros, neste caso, os coletivos (basicamente ônibus) e individuais (automóveis e motocicletas). Em nossa realidade, o embate principal, de fato, é a disputa pelo espaço viário entre ônibus e automóveis.

Surge, pois, como medida de eficiência econômica e de justiça social em transporte urbano, a proposta de prioridade viária para os veículos coletivos. As vias e faixas exclusivas permitem que os ônibus fiquem menos sujeitos a retardamento em seus trajetos por conta do congestionamento do tráfego causado pelo excesso de veículos, notadamente, de automóveis com apenas uma pessoa.

Entende-se que uma forma de reduzir os congestionamentos existentes nas grandes cidades é dar melhor qualidade ao transporte público coletivo para atrair usuários de automóvel, sendo as faixas exclusivas elementos essenciais para modernos sistemas de transporte baseados em ônibus.

Dessa forma, abrir as faixas exclusivas ao tráfego de automóveis representa uma contradição com uma disposição pública de melhorar os transportes coletivos, sinalizando com incentivos ao maior uso de automóveis, situação que induz ao crescimento dos indesejáveis congestionamentos que se tornam cada vez mais presentes em nossa realidade.

A principal crítica que se faz às propostas em comento é, pois, que a liberação das faixas exclusivas para outros veículos do tráfego geral, poderá inviabilizar a operação regular dos serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal. Ademais, uma solução como esta, e adotada mediante lei, teria o efeito adverso de "engessar" o planejamento da operação, eis que qualquer alteração subsequente que viesse a ser necessária, e que contrariasse os termos da lei, requereria nova lei.

Assim, inobstante o caráter essencial dos serviços públicos prestados pelas concessionárias nominadas no PL nº 1302/2012 (CEB e CAESB) à população do Distrito Federal, não se considera meritória a aprovação do citado projeto, principalmente por se considerar que essas empresas devem atuar preventivamente na manutenção de sua rede, justamente para evitar a deflagração de atendimentos emergenciais.

Análise similar se impõe aos veículos de que tratam os demais projetos.

A utilização das faixas exclusivas pelos veículos de transporte de valores (PLs nºs 2060/2014, 181/2015, 223/2015) não garantirá a segurança das pessoas que neles trabalham, pois, caso os criminosos tenham a intenção de abordar tais veículos em trânsito, possivelmente, também utilizar-se-ão das referidas faixas para fazê-lo.

Quanto à flexibilização das faixas exclusivas para uso por parte de idosos ou deficientes (PL nº 93/2015), esclarece-se que tais faixas foram criadas para proporcionar maior rapidez no deslocamento dos veículos que nela trafegam. Liberá-las para o uso de idosos e deficientes, possivelmente, fará com que a velocidade desenvolvida nessas faixas seja reduzida, implicando graves perdas ao sistema de transporte público e aos seus usuários, incluídos idosos e deficientes. Por outro lado, a



proposta pode propiciar fraudes, como por exemplo, o uso indevido de veículos registrados no DETRAN-DF como de idosos ou deficientes por pessoas que não se enquadrem nesses requisitos.

Da mesma forma, entende-se que liberar as faixas nos casos de greve por meio de lei, conforme PL nº 1726/2013, pode trazer mais transtornos do que vantagens para a população em geral. Atente-se que as greves, via de regra, não têm prazo certo para terminar, podendo encerrar-se a qualquer hora do dia.

Ademais, o sindicato dos trabalhadores do transporte público de passageiros deve garantir o mínimo 30% (trinta por cento) do serviço em funcionamento. Assim, com a liberação para os outros veículos da faixa nos casos de greve de ônibus, os usuários, além de suportar a dificuldade provocada pelo número insuficiente de transporte coletivo em atividade, seriam ainda penalizados com a disputa do espaço viário.

Por fim, diante de todas as considerações feitas até aqui, entende-se também que não é meritória a aprovação dos PLs nºs 1760/2013, que pretende estabelecer regras para utilização por outros veículos das faixas exclusivas, e 279/2015, que dispõe sobre rotatividade de veículos nas faixas exclusivas para veículos do transporte coletivo e demais autorizados.

II.3 - Conclusão

Embora os projetos não provoquem desequilíbrio no orçamento do Distrito Federal e não contrariem as normas orçamentárias e de finanças públicas em vigor, não há mérito em propostas que conflitem com a política de melhoramento dos transportes públicos coletivos, como é o caso da flexibilização das faixas exclusivas de ônibus. Tais faixas representam ganhos de eficiência para os transportes públicos coletivos do DF e contribuem de maneira eficaz para a melhoria da circulação urbana. Ademais, o número de usuários de ônibus prejudicados com a flexibilização das faixas exclusivas seria certamente bem maior do que o daqueles beneficiados com a medida proposta pelos projetos de lei sob exame.

Desta forma, vota-se, nesta CEOF, pela **admissibilidade** e, contudo, **rejeição** no mérito dos PLs nºs 1302/2012, 1726/2013, 1760/2013, 2060/2014, 93/2015, 181/2015, 223/2015 e 279/2015, nos termos do art. 64, II, s, do RICLDF.

Sala das Comissões,

Deputado AGACIEL MAIA
Presidente

Deputado CHICO LEITE
Relator