



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



PARECER Nº 01 - CEOF/2017

Da COMISSÃO DE ECONOMIA, ORÇAMENTO E FINANÇAS sobre o PROJETO DE LEI Nº 258/2015, que *Determina a Instalação de Redutores de Velocidade nas Vias situadas em Áreas Próximas a Estabelecimentos de Ensino Público ou Privado.*

AUTOR: Dep. RAFAEL PRUDENTE

RELATOR: Dep PROF. ISRAEL BATISTA

I – RELATÓRIO

Vem à Comissão de Economia, Orçamento e Finanças – CEOF, para exame e parecer, o Projeto de Lei – PL nº 258/2015, da autoria do Deputado Rafael Prudente, cuja ementa se encontra acima reproduzida.

O art. 1º da proposição dispõe:

O Poder Executivo, por meio do Departamento de Trânsito -- DETRAN/DF ou do Departamento de Estradas e Rodagem – DER, quando for o caso, instalará redutores de velocidade, sinalização vertical e horizontal (incluindo faixas de pedestres) nas proximidades de todas as Escolas Públicas ou Privadas, em ambos os sentidos das rodovias e vias, nas áreas próximas a estabelecimentos de ensino público ou privado de quaisquer níveis de ensino.

Dizem, por sua vez, os arts. 2º e 3º, respectivamente, que “nas localidades a que se refere o art. 1º desta Lei, o Poder Executivo definirá as velocidades máximas permitidas” e que “as velocidades regulamentadas pelo Poder Executivo e previstas no Art. 2º serão consideradas para as posições do veículo anterior e posterior ao estabelecimento de ensino”.

Por seu turno, o art. 4º estabelece:

É considerado falta grave funcional o não cumprimento do disposto nesta Lei, sujeitando-se o dirigente do órgão público responsável pelo seu cumprimento às penas previstas no Estatuto dos Funcionários Públicos Cíveis do Poder Executivo do Governo do Distrito Federal.

Prevê o art. 5º que o Poder Executivo consignará obrigatoriamente, nas propostas orçamentárias anuais do Governo do Distrito Federal, recursos necessários ao cumprimento dessa Lei.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



Cuida o *caput* do art. 6º da proposição de que "o órgão competente pela execução das determinações da presente Lei publicará no Diário Oficial do Distrito Federal o cronograma de instalação dos redutores de velocidade e das placas de sinalização a que se refere a presente Lei" e o parágrafo único, de que "as determinações do Art. 4º desta Lei serão aplicadas a partir dos prazos estipulados no cronograma a que se refere o *caput*...".

As cláusulas de vigência da lei e de revogação das disposições em contrário são objeto, respectivamente, dos arts. 7º e 4º (sic), prevendo-se a entrada em vigor na data da publicação da lei, facultando-se ao Poder Executivo a instalação dos redutores de velocidade e das placas de sinalização no exercício financeiro imediatamente posterior.

Antes de declarar que espera contar com o apoio dos seus Pares para a aprovação de sua proposição, o autor apresenta sua justificação fundamentada nos seguintes termos:

No Distrito Federal, existem inúmeras instituições de ensino localizadas às margens de vias longas e retas, que propiciam aos desavisados desenvolver velocidades elevadas.

Apesar de, em muitos casos, existem sinalização da proximidade de escolas com placas indicativas de redução de velocidade, infelizmente a má educação de trânsito de muitos motoristas põe em risco a segurança dos alunos que necessitam atravessar as pistas que, na maioria das vezes, não possuem passarelas.

Nossa proposição tem o escopo de proteger a vida daqueles que buscam o seu futuro nas instituições de ensino e que podem ter os seus sonhos e de seus familiares ceifados pela falta de segurança no trânsito.

Os redutores de velocidade, assim como a adequada sinalização de trânsito, têm-se mostrado excelentes instrumentos para coibir os excessos de velocidade e isso, associado ao fato de que a vida humana não tem preço, torna esta proposição de especial relevância, fato este que me faz crer no acolhimento deste projeto pelos meus pares e pelo Executivo.

À proposição, não foram oferecidas emendas no prazo regimental.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

De acordo com o que preceitua o art. 64, II, *a* e *s*, do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal – RICLDF, à CEOF compete analisar a admissibilidade das proposições quanto à sua adequação orçamentária e financeira e emitir parecer sobre o mérito de matérias, entre outras, a referente à "adequação ou repercussão orçamentária ou financeira das proposições" e "assuntos referentes ao sistema de viação e transporte, salvo tarifa". Pelo § 2º do mesmo artigo, "é terminativo o parecer da Comissão de Economia, Orçamento e Finanças quanto à adequação orçamentária e financeira das proposições, cabendo recurso ao Plenário, interposto por um oitavo dos Deputados, no prazo de cinco dias".



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



A análise desta Comissão atenta, portanto, para os aspectos a ela afetos em obediência ao RICLDF.

Tomando por base o disposto no 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”, ressaltando o § 2º do mesmo artigo que:

Sujeitam-se obrigatoriamente ao exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira as proposições que impliquem aumento ou diminuição da receita ou da despesa da União (no caso, do Distrito Federal) ou repercutam de qualquer modo sobre os respectivos Orçamentos, sua forma ou seu conteúdo.

Observa-se, a partir da análise do conteúdo do projeto, conforme exposto no Relatório, que a edição de lei com o conteúdo da proposição sob exame requereria, para a sua implementação, a criação de despesas aos cofres públicos.

Para justificar essa assertiva, é necessário, antes, tecerem-se considerações a respeito dos tipos de redutores de velocidade disponíveis para, então, se especular sobre as eventuais repercussões orçamentárias decorrente sua instalação.

Neste contexto, há que se levar em conta as restrições impostas pelo Código de Trânsito Brasileiro que, em seu art. 94, *caput* e Parágrafo único, assim dispõe:

Art. 94. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, caso não possa ser retirado, deve ser devida e imediatamente sinalizado.

Parágrafo único. É proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN. (grifamos).

A regra é, portanto, a proibição da utilização de ondulações transversais – vulgarmente conhecidas como “lombadas” ou “quebra-molas” – como redutores de velocidade, admitindo-se, somente em casos excepcionais e com a sujeição às restrições impostas, que o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via possa lançar mão desse recurso, ainda assim, desde que respeite a regulamentação aplicável.

O assunto é regido pela Resolução nº 39/98 do CONTRAN, com as alterações promovidas pela resolução nº 336/09, conforme a seguir transcrito:

Art. 1º A implantação de ondulações transversais e sonorizadores nas vias públicas dependerá de autorização expressa da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, podendo ser colocadas após estudo de outras alternativas de engenharia de tráfego, quando estas possibilidades se mostrarem ineficazes para a redução de velocidade e acidentes. (grifamos).



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



O texto anteriormente transcrito deixa claro que, antes de implantar ondulações transversais, a autoridade de trânsito deve estudar alternativas de engenharia de tráfego, sendo considerada lícita a adoção dessas lombadas físicas apenas quando as outras opções disponíveis não se demonstrarem eficazes na redução de velocidade e acidentes. Assim, a implantação de lombadas transversais é a última opção a que se deve recorrer. Admite-se o seu uso como redutor de velocidade somente em situações extremas, o que, se houver o interesse de aprofundar a análise, pode ser concluído pelo exame das características que, simultaneamente, são exigidas segundo estabelece o art. 8º da citada resolução, observando-se, a título de ilustração, que não se podem colocar ondulações em vias cujo volume de tráfego seja inferior a 600 veículos por hora, ou seja 10 veículos por minuto.

Uma vez caracterizada a impossibilidade de implantação generalizada dos citados redutores de velocidade (físicas), resta demonstrado que, na hipótese de se obrigar a instalação de redutores de velocidade nas localidades preconizadas, a única alternativa seria a da utilização dos redutores de velocidade eletrônicos, as chamadas barreiras eletrônicas.

Levando em conta, portanto, o custo significativo, não só da instalação das barreiras eletrônicas, em quantitativo não definido, como também a sua manutenção, resta demonstrado que, se transformada em Lei, o cumprimento da determinação implicaria criação significativa de despesas de caráter continuado.

Verifica-se dessa forma que a proposição deve atender aos requisitos legais impostos a tal circunstância.

Neste sentido, a Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF estabelece regras a serem cumpridas quando da criação de despesas, conforme disposto em seus arts. 15, 16 e 17 transcritos a seguir com grifos deste relator:

Art. 15 Serão consideradas não autorizadas, irregulares e lesivas ao patrimônio público a geração de despesa ou a assunção de obrigação que não atendam o disposto nos arts. 16 e 17.

Art. 16. A criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento da despesa será acompanhado de:

I – estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subsequentes;

II – declaração do ordenador da despesa de que o aumento tem adequação orçamentária e financeira com a lei orçamentária anual e compatibilidade com o plano plurianual e com a lei de diretrizes orçamentárias.

.....

§ 2º A estimativa de que trata o inciso I do "caput" será acompanhada das premissas e metodologia de cálculo utilizadas.

.....

Art. 17. Considera-se obrigatória de caráter continuado a despesa corrente derivada de lei, medida provisória ou ato administrativo normativo que fixem para o ente a obrigação legal de sua execução por um período superior a dois exercícios.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



§ 1º Os atos que criarem ou aumentarem despesa de que trata o "caput" deverão ser instruídos com a estimativa prevista no inciso I do art. 16 e demonstrar a origem dos recursos para seu custeio.

§ 2º Para efeito do atendimento do § 1º, o ato será acompanhado de comprovação de que a despesa criada ou aumentada não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo referido no § 1º do art. 4º, devendo seus efeitos financeiros, nos períodos seguintes, ser compensados pelo aumento permanente de receita ou pela redução permanente de despesa.

§ 3º Para efeito do § 2º, considera-se aumento permanente de receita o proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 4º A comprovação referida no § 2º, apresentada pelo proponente conterá as premissas e metodologia de cálculo utilizadas, sem prejuízo do exame de compatibilidade da despesa com as demais normas do plano plurianual e da lei de diretrizes orçamentárias.

§ 5º A despesa de que trata este artigo não será executada antes da implementação das medidas referidas no § 2º as quais integrarão o instrumento que a criar ou aumentar.

Essa realidade permite concluir-se pela inadmissibilidade da proposição sob exame no âmbito desta comissão, por inadequação orçamentária e financeira, dado o fato de não ter cumprido as exigências estabelecidas no art. 17 da LRF, relacionadas com a criação de despesas de caráter continuado.

A referida inadmissibilidade dispensa a necessidade de manifestação desta comissão quanto ao seu mérito.

No entanto, cabe observar não restarem dúvidas quanto à imperatividade de o governo dotar as áreas próximas às escolas de boas condições de trânsito, no sentido de proporcionar a mobilidade desejável e garantir a segurança física, tanto dos que se deslocam por modos motorizados, como também de ciclistas e pedestres em circulação, sejam eles alunos, professores, servidores e empregados dos estabelecimentos de ensino ou outros que demandem essas áreas por outros motivos.

Isto, porém, não significa que se deva estabelecer em lei específica a obrigatoriedade de adoção generalizada dessa ou daquela intervenção. Isto porque as condições viárias e de trânsito requerem soluções distintas para situações distintas.

Tanto isto é verdade que se exige das autoridades de trânsito com circunscrição sobre a via o estudo de viabilidade técnica e o desenvolvimento de projetos de engenharia de tráfego para a tomada das decisões mais adequadas para cada caso, do que são exemplos a utilização de faixas de pedestres, a construção de passarelas elevadas ou subterrâneas, a instalação de semáforos, a utilização dos agentes de trânsito para promover uma circulação segura onde essa ação é demandada, a veiculação de campanhas de educação para o trânsito, ou mesmo a construção de lombadas, quando regulares e recomendadas.

Saliente-se, finalmente, que, se possível do ponto de vista da legislação de trânsito (federal), a determinação, mediante a edição de lei do Distrito Federal como



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



a proposição sob exame, de instalação generalizada desse ou daquele dispositivo de controle de velocidade, estaria retirando, da autoridade de trânsito competente, qualquer responsabilidade pelas consequências da adoção de medidas eventualmente inadequadas, pelo que, no mérito, não se recomendaria a sua aprovação.

Em face do exposto e apesar da boa intenção que moveu o nobre autor a apresentar a proposição sob exame, não nos resta opção, pelas razões mencionadas, a não ser a de votar, no âmbito da CEOF, pela **INADMISSIBILIDADE do PL nº 258/2015**, com fundamento nas disposições do art. 64, II, *a* e *s*, e § 2º do RICLDF.

Sala das Comissões,

Deputado **AGACIEL MAIA**

Presidente

Deputado **PROF. ISRAEL BATISTA**

Relator