



PROJETO DE LEI N° , DE DE DE 2015.

Dispõe sobre polo atrativo de trânsito previsto no art. 93 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, faço saber que a Câmara Legislativa do Distrito Federal DECRETA e eu SANCIONO a seguinte lei:

Art. 1º Esta lei dispõe sobre o polo atrativo de trânsito previsto no art. 93 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º Para efeitos desta lei, considera-se:

I - impacto no trânsito: a alteração nas condições, presentes ou futuras, de utilização do sistema viário e de transportes, causada por interferências externas ou por mudanças no uso e ocupação do solo, que represente prejuízo à mobilidade urbana;

II - Polo Gerador de Viagens – PGV, o mesmo que polo atrativo de trânsito, polo gerador de trânsito e polo gerador de tráfego: empreendimento permanente que, devido ao porte, atividade ou localização, gere interferência significativa no entorno em relação ao trânsito de veículos ou pessoas, grande demanda por vagas de veículos ou adequações em outros sistemas de mobilidade urbana;

III - Termo de Anuência: documento expedido pelo órgão de trânsito com circunscrição sobre a via que atesta a adequação do projeto apresentado pelo empreendedor da obra, enquadrada como polo gerador de viagens, quanto aos parâmetros de acesso e áreas para estacionamento, os quais não se constituem em medidas mitigadoras ou compensatórias;

IV - medidas mitigadoras: aquelas capazes de reduzir, amenizar, atenuar, reparar, controlar ou eliminar os efeitos locais da implantação e operação de empreendimento no trânsito de pessoas e veículos;

V - medidas compensatórias: aquelas capazes de melhorar a mobilidade urbana, abrangendo estudos, obras e serviços voltados para segurança viária, infraestrutura, sistemas de circulação em geral e acessibilidade, adotadas suplementarmente às medidas mitigadoras;

VI – Contrapartida de Mobilidade Urbana: importância devida pelo empreendedor cuja obra ou atividade seja enquadrada como polo gerador de viagens, destinada ao custeio de estudos, projetos, obras e serviços voltados para segurança viária, infraestrutura, sistemas de circulação em geral e acessibilidade, entendida como compensação pelo impacto do empreendimento a ser instalado.



VII – infraestrutura de mobilidade urbana: vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias; estacionamentos; terminais, estações e demais conexões; pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas; sinalização viária; entre outros equipamentos e instrumentos de mobilidade;

VIII – estacionamento: local destinado à imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

Art. 3º Compete aos órgãos de trânsito, no âmbito de suas atribuições, para fins de emissão do Termo de Anuência em relação aos polos geradores de viagens, analisar exclusivamente:

I – as características, a localização e o dimensionamento dos dispositivos de acesso de veículos e pedestres, incluídas as respectivas áreas de acumulação e acomodação, e das áreas de embarque e desembarque de passageiros e de carga e descarga de mercadorias;

II – as características do estacionamento e a quantidade de vagas previstas para o empreendimento, conforme regulamentação desta Lei, respeitadas as disposições do código de obras e edificações do Distrito Federal.

§ 1º Após a análise do empreendimento, quando aprovado, o órgão de trânsito expedirá o Termo de Anuência.

§ 2º O órgão responsável pela anuência deve consultar a comissão multissetorial a que se refere o art. 4º sempre que o empreendimento implicar em mudanças urbanísticas significativas, conforme regulamentado por decreto do Poder Executivo.

Art. 4º A comissão multissetorial referida no art. 25 da Lei nº 5.022, de 4 de fevereiro de 2013, que dispõe sobre o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV - também integrada por representantes dos órgãos de trânsito, terá entre as suas competências, além de outras estabelecidas em normas específicas:

I – a análise a que se referem os incisos I e II do art. 3º, quando o empreendimento pelo gerador de viagens for enquadrado na exigência de EIV, caso em que o Atestado de Viabilidade expedido substituirá o Termo de Anuência previsto no § 1º do mesmo artigo;

II – o exame e a deliberação sobre estudos e projetos relativos a impactos no trânsito realizados pelos órgãos de trânsito, por Secretaria de Estado competente ou por terceiro contratado, a serem submetidos ao Conselho de Administração do FEMOB de que trata o art. 7º.

Art. 5º Fica criado o Fundo Especial de Mobilidade Urbana - FEMOB, de natureza contábil, administrado pela Secretaria de Estado de Mobilidade ou órgão que vier a sucedê-la, com a finalidade de execução de medidas mitigadoras e compensatórias.

Parágrafo único. O cumprimento da finalidade estabelecida no *caput* dar-se-á pelo desenvolvimento de estudos e projetos e realização de obras e serviços relacionados a infraestrutura de mobilidade urbana.



Art. 6º Constituem recursos do FEMOB:

I – receitas provenientes da cobrança da Contrapartida de Mobilidade Urbana, inclusive multas, correção monetária e juros;

II – transferência de fundos federais e de outros órgãos e entidades públicas e privadas, recebidos diretamente ou por meio de convênios, contratos ou acordos;

III – os provenientes de convênios, consórcios, contratos, acordos ou outros ajustes celebrados com órgãos, entidades, organismos ou empresas nacionais ou internacionais, inclusive com outras esferas da federação;

IV – doações, legados e outros recursos de pessoas físicas, jurídicas ou de organismos e entidades públicos ou privados, nacionais ou internacionais;

V – empréstimos ou operações de financiamento internos ou externos;

VI – valores obtidos com alienações patrimoniais;

VII – rendimentos auferidos da aplicação dos recursos do Fundo, além do saldo de exercícios anteriores;

VIII – outras receitas que lhe forem atribuídas por legislação;

IX – outros recursos destinados ao Fundo consignados no orçamento do Distrito Federal.

§ 1º Todas as receitas previstas e as despesas fixadas para o FEMOB devem constar da lei orçamentária anual do Distrito Federal e estarão submetidas às normas gerais sobre execução orçamentária e financeira, inclusive as relativas ao controle e à prestação de contas.

§ 2º As receitas do FEMOB serão recolhidas ao Banco de Brasília S.A., à conta do Tesouro do Distrito Federal, em conta com denominação específica, autorizada a arrecadação a partir da regulamentação da presente Lei.

Art. 7º O FEMOB será gerido por um Conselho de Administração, composto por membros indicados como titulares e suplentes pelas Secretarias de Estado ou órgãos responsáveis pelas atividades de mobilidade urbana, de gestão do território, de planejamento governamental, de infraestrutura e de fazenda, na forma definida por decreto do Poder Executivo.

Art. 8º Compete ao Conselho de Administração do FEMOB:

I – propor as normas operacionais e o regimento interno do Fundo;

II – aprovar a proposta anual de orçamento do Fundo e a programação financeira;

III – examinar e deliberar sobre as propostas de aplicação dos recursos do Fundo recebidas exclusivamente da comissão multissetorial referida no art. 4º;

IV – acompanhar e avaliar as ações do Fundo, sem prejuízo do controle externo pelos órgãos competentes;



V – administrar o Fundo visando à continuidade das ações e programas que, iniciados em um governo, tenham a garantia de seu prosseguimento no governo subsequente;

VI – expedir resoluções e instruções normativas complementares, no âmbito de suas competências, para a boa eficácia da execução do previsto nesta Lei e sua regulamentação;

VII – examinar, propor e firmar convênios e contratos com o objetivo de elaborar, acompanhar e executar projetos pertinentes às finalidades do FEMOB;

VIII – julgar recursos administrativos.

Art. 9º Os recursos destinados ou vinculados ao FEMOB serão movimentados pela Secretaria de Estado de Mobilidade ou órgão que vier a sucedê-la, a partir de autorização do Conselho de Administração do Fundo.

Art. 10. O Conselho de Administração do FEMOB, no prazo de trinta dias da sua instalação, submeterá à apreciação do Poder Executivo o regulamento de operação e o regimento interno do Fundo, a serem aprovados por decreto em igual prazo.

Art. 11. As contratações feitas com recursos próprios do FEMOB ficam excluídas do regime de centralização das licitações de compras, obras e serviços de que tratam as normas específicas.

Art. 12. Todos os atos de gerenciamento do FEMOB são públicos, devendo o Conselho de Administração providenciar a divulgação das informações e das decisões relacionadas ao provimento e à aplicação de seus recursos no Diário Oficial do Distrito Federal e na página da Secretaria de Estado de Mobilidade, ou de órgão que vier a sucedê-la, na rede mundial de computadores.

Art. 13. A concessão de alvará de construção, ou de outra licença urbanística cabível, para obra ou atividade que seja enquadrada como polo gerador de viagens depende de pagamento prévio de Contrapartida de Mobilidade Urbana, sem prejuízo de outras exigências legalmente estabelecidas.

§ 1º O cálculo do valor da Contrapartida considerará critérios como localização do empreendimento, área construída, natureza da atividade e número estimado de viagens geradas, na forma de decreto editado pelo Poder Executivo.

§ 2º O pagamento da Contrapartida exige o empreendedor da execução de medidas mitigadoras ou compensatórias relacionadas a impactos no trânsito.

§ 3º O montante da Contrapartida de Mobilidade Urbana representará no mínimo 1% e no máximo 5% do custo estimado do empreendimento enquadrado como polo gerador de viagens, nos termos desta Lei.

§ 4º O custo estimado do empreendimento será calculado com base na Tabela de Custo Unitário Básico do Distrito Federal - CUB-DF - por metro quadrado, editada e divulgada nos termos do art. 54 da Lei Federal nº 4.591, de 16 de dezembro de 1964.



§ 5º No caso de rememoração de lotes, o enquadramento para os efeitos deste artigo será efetivado com base no conjunto do empreendimento.

§ 6º O pagamento da Contrapartida, efetuado por empreendedor de polo gerador de viagens enquadrado na exigência de EIV, não dispensa a execução de medidas mitigatórias e compensatórias e das demais exigências contidas em legislação específica.

§ 7º A requerimento do interessado, o pagamento da Contrapartida pode ser dividido em até duas parcelas, sujeitas a correção monetária, na forma do regulamento, caso em que a emissão do alvará de construção ou de outra licença urbanística cabível fica condicionada à quitação da primeira parcela, cumpridas as demais normas aplicáveis.

§ 8º A emissão da carta de habite-se fica condicionada à quitação integral da Contrapartida.

§ 9º Os parcelamentos do solo vinculados a programas habitacionais de interesse social e os empreendimentos de propriedade da administração direta da União, dos estados, do Distrito Federal e de municípios estarão isentos do pagamento a que se refere o *caput*, mantida a exigência de execução de medidas mitigatórias e compensatórias e das demais exigências contidas em legislação específica do EIV.

Art. 14. Os processos em andamento nos órgãos ou entidades do Distrito Federal antes da regulamentação desta Lei estarão submetidos à legislação anterior, salvo se o empreendedor optar pela incidência do disposto nesta Lei no prazo de trinta dias a contar da data de publicação da norma regulamentadora.

Parágrafo único. Na hipótese da opção referida no *caput*, faculta-se ao empreendedor a substituição do laudo de conformidade previsto na legislação anterior pelo pagamento da Contrapartida instituída nesta Lei, desde que não iniciada a execução de medidas mitigadoras ou compensatórias aprovadas no parecer técnico emitido pelo órgão de trânsito.

Art. 15. O Poder Executivo regulamentará o disposto nesta lei no prazo de 60 dias.

Art. 16. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, de _____ de 2015.

127º da República e 56º de Brasília

RODRIGO ROLLEMBERG