



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL

Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano

Memorando Nº 4/2020 - SEDUH/SUPLAN

Brasília-DF, 09 de março de 2020.

PARA: COPLU

A Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016 (36766499), 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. Ao considerarmos o disposto nos arts. 2º e 3º, transcritos abaixo:

(...)

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 na ocupação do solo, a qual 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, à atividade ou à 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 da 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 ou em substituição 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, pesquisas, projetos, obras e serviços voltados para segurança viária, infraestrutura, sistemas de circulação em geral e acessibilidade, e 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; terminais, estações e demais conexões; pontos para embarque e desembarque de passageiros, bem como para operação de carga e descarga; estacionamentos; 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 Para os efeitos desta Lei, consideram-se polos geradores de viagens os empreendimentos que se enquadrarem em uma das seguintes hipóteses:

I – edificações para as quais seja exigido número mínimo de vagas de estacionamento e que sejam destinadas:

- a) exclusivamente a habitação coletiva, com no mínimo 400 vagas de estacionamento;
- b) ao uso misto, com área privativa para habitação coletiva superior a 50% e no mínimo 300 vagas de estacionamento;
- c) a uso não abrangido pelas alíneas a e b, com no mínimo 200 vagas de estacionamento;

II – edificações sem exigência de número mínimo de vagas de estacionamento e destinadas:

- a) exclusivamente a habitação coletiva de no mínimo 25.000 metros quadrados de área construída;
- b) ao uso misto, com área privativa para habitação coletiva superior a 50% e no mínimo 15.000 metros quadrados de área construída;
- c) a comércio ou serviços de no mínimo 7.500 metros quadrados de área construída;
- d) a serviços de educação e saúde de no mínimo 3.750 metros quadrados de área construída;
- e) a comércio varejista de combustíveis (postos de combustíveis) e comércio varejista de lubrificantes (postos de lubrificação).

§ 1º Os parâmetros para exigência do número mínimo de vagas são os estabelecidos por legislação específica.

§ 2º Para efeitos do inciso II, aplica-se a área total de construção a ser informada no alvará de construção, excluídas as áreas destinadas a garagem.

(...)

Constatamos, para enquadramento de polo gerador de viagens (PGV), incompatibilidade de critérios relativos ao número mínimo de vagas de estacionamento e ao mínimo de metros quadrados de área construída exigidos para aplicação da Lei.

Assim, solicitamos o obséquio de remeter o presente processo à Diretoria de Instrumentos Urbanísticos e de Apoio à Gestão (DIURB), para desenvolvimento de estudos e apresentação de proposta de revisão da Lei em comento, no intuito de equacionar as incompatibilidades citadas.

Atenciosamente,

Vicente Correia Lima Neto

Subsecretário



Documento assinado eletronicamente por **VICENTE CORREIA LIMA NETO - Matr.0268852-2, Subsecretário(a) de Políticas e Planejamento Urbano**, em 10/03/2020, às 12:01, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
[http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=36766499)
[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=36766499)
verificador= **36766499** código CRC= **E0CODE4B**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

SCS Quadra 06 Bloco A Lotes 13/14 4º andar - Bairro Asa Sul - CEP 70306918 - DF

3214-4127

00390-00001704/2020-97

Doc. SEI/GDF 36766499

[Legislação correlata - Decreto 38051 de 10/03/2017](#)

[Legislação correlata - Decreto 39865 de 31/05/2019](#)

LEI Nº 5.632, DE 17 DE MARÇO DE 2016

[\(regulamentado pelo\(a\) Decreto 38393 de 07/08/2017\)](#)

(Autoria do Projeto: Poder Executivo)

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 na ocupação do solo, a qual 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, à atividade ou à 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 da 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 ou em substituição 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, pesquisas, projetos, obras e serviços voltados para segurança viária, infraestrutura, sistemas de circulação em geral e acessibilidade, e 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; terminais, estações e demais conexões; pontos para embarque e desembarque de passageiros, bem como para operação de carga e descarga; estacionamentos; 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 Para os efeitos desta Lei, consideram-se polos geradores de viagens os empreendimentos que se enquadrarem em uma das seguintes hipóteses:

I – edificações para as quais seja exigido número mínimo de vagas de estacionamento e que sejam destinadas:

- a) exclusivamente a habitação coletiva, com no mínimo 400 vagas de estacionamento;
- b) ao uso misto, com área privativa para habitação coletiva superior a 50% e no mínimo 300 vagas de estacionamento;
- c) a uso não abrangido pelas alíneas a e b, com no mínimo 200 vagas de estacionamento;

II – edificações sem exigência de número mínimo de vagas de estacionamento e destinadas:

- a) exclusivamente a habitação coletiva de no mínimo 25.000 metros quadrados de área construída;
- b) ao uso misto, com área privativa para habitação coletiva superior a 50% e no mínimo 15.000 metros quadrados de área construída;
- c) a comércio ou serviços de no mínimo 7.500 metros quadrados de área construída;
- d) a serviços de educação e saúde de no mínimo 3.750 metros quadrados de área construída;
- e) a comércio varejista de combustíveis (postos de combustíveis) e comércio varejista de lubrificantes (postos de lubrificação).

§ 1º Os parâmetros para exigência do número mínimo de vagas são os estabelecidos por legislação específica.

§ 2º Para efeitos do inciso II, aplica-se a área total de construção a ser informada no alvará de construção, excluídas as áreas destinadas a garagem.

Art. 4º Compete aos órgãos de trânsito, no âmbito de suas atribuições, para fins de emissão do Termo de Anuência em relação ao projeto do polo gerador de viagens, analisar exclusivamente: ([Artigo regulamentado\(a\) pelo\(a\) Decreto 37252 de 14/04/2016](#)).

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 – a quantidade de vagas previstas para o empreendimento, respeitadas as disposições do código de obras e edificações do Distrito Federal ou legislação que o suceder.

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

§ 2º Fica estabelecido o prazo de 30 dias úteis para a análise do projeto do polo gerador de viagens pelos órgãos de trânsito.

§ 3º As exigências de complementação oriundas da análise do empreendimento devem ser comunicadas pelo órgão de trânsito ao empreendedor de uma única vez, ressalvadas aquelas decorrentes de fatos novos.

§ 4º As exigências do órgão de trânsito suspendem o prazo de análise do projeto, que continua a fluir após o atendimento integral das referidas exigências por parte do empreendedor.

§ 5º O decurso do prazo de análise sem manifestação conclusiva implica anuência tácita do órgão de trânsito em relação ao polo gerador de viagens.

§ 6º A anuência tácita ou expressa do órgão de trânsito não isenta da responsabilidade técnica o profissional que elaborou o projeto do empreendimento.

Art. 5º A comissão multissetorial referida no [art. 25, § 1º, 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, tem entre as suas competências, além de outras estabelecidas em normas específicas:

I – a análise a que se refere o art. 4º, I e II, quando o polo gerador de viagens é enquadrado na exigência de EIV, caso em que o Atestado de Viabilidade, previsto em legislação própria, substitui o Termo de Anuência de que trata o § 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 Comitê de Mobilidade Urbana de que trata o art. 10 desta Lei.

Art. 6º 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 considera critérios como localização do empreendimento, área construída, natureza da atividade e número estimado de viagens geradas, conforme legislação específica de uso e ocupação do solo.

§ 2º O montante da Contrapartida de Mobilidade Urbana representa no mínimo 0,5% e no máximo 1,5% do custo estimado do empreendimento enquadrado como polo gerador de viagens, nos termos desta Lei.

§ 3º Até a regulamentação do cálculo do valor da Contrapartida de Mobilidade Urbana, o empreendedor de polo gerador de viagens deve pagar o montante de 0,5% do custo estimado do empreendimento. ([Parágrafo regulamentado\(a\) pelo\(a\) Decreto 37252 de 14/04/2016](#)).

§ 4º O custo estimado do empreendimento é 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, aplicado sobre a área total de construção a ser informada no alvará de construção.

§ 5º O pagamento da Contrapartida exige o empreendedor da execução de medidas mitigadoras ou compensatórias relacionadas a impactos no trânsito.

§ 6º Fica dispensado do pagamento da Contrapartida o empreendedor de polo gerador de viagens enquadrado na exigência de EIV, mantida a exigência de execução de eventuais medidas mitigatórias e compensatórias relacionadas a impacto no trânsito e as demais exigências contidas em legislação específica.

§ 7º No caso de remembramento de lotes, o enquadramento para os efeitos deste artigo é efetivado com base no conjunto do empreendimento.

§ 8º A requerimento do interessado, o pagamento da Contrapartida pode ser dividido em até 18 parcelas mensais, sujeitas a correção monetária ao longo de todo o período, 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. ([Parágrafo regulamentado\(a\) pelo\(a\) Decreto 37252 de 14/04/2016](#)).

§ 9º A emissão da carta de habite-se fica condicionada à quitação integral da Contrapartida.

Art. 7º Estão isentos do pagamento a que se refere o art. 6º os empreendimentos vinculados a programas habitacionais de interesse social e aqueles de propriedade da administração direta da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, excetuados aqueles componentes de Parceria Público-Privada – PPP.

§ 1º Na hipótese do caput, caso o empreendimento seja enquadrado na exigência do EIV, o empreendedor deve executar as medidas mitigadoras e compensatórias, além de cumprir as demais determinações contidas em legislação específica.

§ 2º O pagamento a que se refere o art. 6º nos casos de Parceria Público-Privada é efetuado pelo setor privado.

Art. 8º A Lei Orçamentária Anual consigna recursos em programa de trabalho e dotação orçamentária específica com a finalidade de execução de medidas mitigadoras e compensatórias.

§ 1º Os recursos de que trata o caput são movimentados pela Secretaria de Estado de Mobilidade ou órgão que venha a sucedê-la, a partir de autorização do Comitê de Mobilidade Urbana.

§ 2º Fica criada fonte de receita própria relacionada à Contrapartida de Mobilidade Urbana vinculada ao programa de trabalho e à dotação orçamentária referidos no caput.

§ 3º O cumprimento da finalidade estabelecida no caput dá-se pelo desenvolvimento de estudos, pesquisas e projetos e pela realização de obras e serviços relacionados a infraestrutura de mobilidade urbana.

Art. 9º A dotação orçamentária a que se refere o art. 8º tem como fontes de receita:

- I – a cobrança da Contrapartida de Mobilidade Urbana, inclusive multas, correção monetária e juros;
- II – os valores 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;
- III – doações de recursos de pessoas físicas e jurídicas ou de organismos e entidades públicos ou privados nacionais ou internacionais;
- IV – empréstimos ou operações de financiamento internos ou externos;
- V – outras receitas que lhe forem atribuídas por legislação;
- VI – outros valores destinados no orçamento do Distrito Federal.

Art. 10. Fica criado o Comitê de Mobilidade Urbana, 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. ([Artigo regulamentado\(a\) pelo\(a\) Decreto 37252 de 14/04/2016](#)). ([Legislação correlata - Decreto 38575 de 23/10/2017](#)).

Parágrafo único. Na composição do Comitê de Mobilidade Urbana, é assegurado no mínimo 1 quinto das vagas para representantes da sociedade civil domiciliados no Distrito Federal, que exercem suas funções independentemente de qualquer remuneração.

Art. 11. Compete ao Comitê de Mobilidade Urbana:

- I – propor as normas operacionais e o seu regimento interno;
- II – examinar e deliberar sobre as propostas de aplicação dos recursos constantes da dotação orçamentária a que se refere o art. 8º recebidas exclusivamente da comissão multissetorial referida no art. 5º;
- III – acompanhar e avaliar as ações da Secretaria de Estado de Mobilidade que utilizem os recursos orçamentários e financeiros objeto da presente Lei, sem prejuízo do controle interno e externo;
- IV – expedir resoluções e instruções normativas complementares, no âmbito de suas competências, para a boa eficácia da execução do previsto nesta Lei e em sua regulamentação;
- V – examinar e propor convênios e contratos com o objetivo de elaborar, acompanhar e executar projetos pertinentes às finalidades desta Lei.

Art. 12. Todos os atos do Comitê de Mobilidade Urbana são públicos, devendo a Secretaria de Estado de Mobilidade providenciar a divulgação das informações e dos atos relacionados ao disposto nesta Lei.

Art. 13. Os processos em andamento nos órgãos e nas entidades do Distrito Federal antes da regulamentação desta Lei estão submetidos à legislação anterior, salvo se o empreendedor optar pela incidência do disposto nesta Lei no prazo de até 180 dias a contar da data de sua publicação. ([Artigo regulamentado\(a\) pelo\(a\) Decreto 37252 de 14/04/2016](#)).

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. 14. O chefe do Poder Executivo regulamentará os casos omissos e o disposto nesta Lei no prazo de 60 dias.

Art. 15. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 17 de março de 2016

128º da República e 56º de Brasília

RODRIGO ROLLEMBERG

Este texto não substitui o publicado no DODF nº 53 de 18/03/2016



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO DO DISTRITO
FEDERAL

Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano

Coordenação de Política Urbana

Despacho - SEDUH/SUPLAN/COPLU

Brasília-DF, 11 de março de 2020.

De ordem,

Encaminhe-se à Diretoria de Instrumentos Urbanísticos e de Apoio à Gestão (DIURB), para análise e manifestação.

Angélica de Oliveira Souza

Assessora



Documento assinado eletronicamente por **ANGELICA DE OLIVEIRA SOUZA - Matr.1274669-7, Assessor(a)**, em 11/03/2020, às 15:39, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
verificador= **36913859** código CRC= **2C1A7B60**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

SCS Quadra 06 Bloco A Lotes 13/14 - Bairro Asa Sul - CEP 70306918 - DF



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO DO DISTRITO
FEDERAL

Coordenação de Política Urbana

Diretoria de Instrumentos Urbanísticos e de Apoio à Gestão

Nota Técnica N.º 3/2020 - SEDUH/SUPLAN/COPLU/DIURB

Brasília-DF, 12 de maio de 2020.

NOTA TÉCNICA

MINUTA DE REVISÃO DA LEI 5.632/2016, QUE DISPÕE SOBRE O POLO ATRATIVO DE TRÂNSITO - PGV

Trata-se de processo referente à revisão da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, que dispõe sobre o Polo Atrativo de Trânsito (PGV).

I - O ARCABOUÇO LEGAL DO PGV

Considera-se Polo Gerador de Viagens - PGV, o mesmo que polo atrativo de trânsito, ou polo gerador de trânsito, ou ainda polo gerador de tráfego, o empreendimento permanente que, devido ao porte, à atividade ou à 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.

A Lei nº 5.632/2016, de 17 de março de 2016, que dispõe sobre polo atrativo de trânsito, foi concebida a partir do conceito de PGV e suas implicações, adotando a visão sistêmica da malha viária regional como referencial das intervenções, não mais restringindo-se às imediações do empreendimento.

Surgiu com o fito de disciplinar o art. 93 da Lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, onde, nos termos do normativo nacional, o licenciamento de projeto de toda edificação com potencial para transformar-se em polo atrativo de trânsito deve ocorrer após prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, onde localiza-se o imóvel.

O regramento racionalizou a concepção e intervenção na mobilidade da cidade, constituindo-se em relevante política urbana, e, por conseguinte, abreviou sensivelmente os procedimentos decorrentes do processo de licenciamento de projetos edilícios. Inovou, notadamente, em dois aspectos: as responsabilidades pelo estudo de avaliação de impacto no trânsito causado pelo empreendimento, e pela execução das respectivas medidas mitigadoras e compensatórias, foram transferidas do empreendedor para o poder público, permanecendo com empreendedor que deu causa, o custo dos encargos, por contrapartida pecuniária.

A metodologia do normativo ampara-se, portanto, na necessidade de olhar para as condições de circulação e nível de serviço do sistema viário e de transporte público coletivo de forma ampla e abrangente, incorporando-se os diversos modais de mobilidade, a partir da identificação dos elementos existentes referentes à acessibilidade, sistema viário, estacionamento, circulação viária e de pedestres, transporte coletivo, ciclo-viário e de cargas.

III - FUNDAMENTAÇÃO E MOTIVO

A aplicação corrente da Lei nº 5.632/2016 ocasionou a identificação de algumas necessidades de revisão do normativo, desde a mera correção de redação aos imprescindíveis ajustes de critérios de enquadramento, visando aprimorar a inteligibilidade do texto, como regra geral, e ampliar a eficácia do instrumento, mais precisamente. Isso requer suprir lacunas pontuais, bem como, esclarecer e/ou complementar eventuais entendimentos precários.

As alterações propostas no art. 3º especificam a natureza e porte, que enquadram os empreendimentos na categoria de polos geradores de viagens. Inicialmente observa-se uma necessidade de ajuste dos enquadramentos, pois não existe na lei vigente uma compatibilização entre os critérios definidos no inciso I e II. No caso, o enquadramento por vagas é realizado para os usos de habitação coletiva, uso misto e outros usos não definidos, enquanto o enquadramento por área é mais amplo, destacando a exigência para habitação coletiva, uso misto, comércio e serviços, serviços de educação e saúde e comércio varejista de combustível. A proposta, portanto, busca uniformizar os dois critérios, tratando-os com uma mesma relação de impacto a partir da relação identificada de 400 vagas e 25.000 m² do uso habitação coletiva para os demais usos, de ordem decrescente, conforme proposta de acréscimo em negrito.

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, consideram-se polos geradores de viagens os empreendimentos que se enquadrarem em uma das seguintes hipóteses:

I – edificações para as quais seja exigido número mínimo de vagas de estacionamento e que sejam destinadas:

a) exclusivamente a habitação coletiva, com no mínimo 400 vagas de estacionamento;

b) ao comércio ou prestação de serviços, com no mínimo 120 vagas de estacionamento;

c) aos serviços de educação e saúde, com no mínimo 60 vagas de estacionamento;

d) ao comércio varejista de combustíveis (postos de combustíveis) e comércio varejista de lubrificantes (postos de lubrificação), com qualquer exigência mínima de vagas;

e) aos usos e atividades não abrangido pelas alíneas “a” a “d”, com no mínimo 200 vagas de estacionamento.

II – edificações sem exigência de número mínimo de vagas de estacionamento e destinadas:

a) exclusivamente a habitação coletiva de no mínimo 25.000 metros quadrados de área construída;

b) ao comércio ou serviços de no mínimo 7.500 metros quadrados de área construída;

c) aos serviços de educação e saúde de no mínimo 3.750 metros quadrados de área construída;

d) ao comércio varejista de combustíveis (postos de combustíveis) e comércio varejista de lubrificantes (postos de lubrificação) de qualquer área;

e) aos usos e atividades não abrangidos pelas alíneas “a” a “d”, com no mínimo 12.500 metros quadrados de área construída.

Foi proposta a exclusão do uso misto como critério fixo de enquadramento, tendo como objetivo a aferição da contribuição de cada uso no enquadramento do porte do empreendimento. A abordagem sugerida substitui, portanto, o enquadramento fixo de 300 vagas ou 15.000 m², por uma fórmula que contempla a infinidade de alternativas possíveis, sempre considerando as implicações decorrentes de cada uma. A proposta considera a efetiva área de enquadramento de cada uso multiplicado por um fator de conversão, que normaliza os diferentes usos para uma mesma base de comparação, tendo como referência o uso de habitação coletiva

O art. 4º corrobora o art. 93 da Lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, atribuindo aos órgãos de trânsito a devida competência para analisar e manifestar-se sobre o projeto do polo gerador de viagens, admitindo-se, ainda, ampliar o

escopo da análise, quando justificado tecnicamente.

O art. 6º apenas revoga o §3º que remetia estabelecia um percentual transitório para o cálculo da Contrapartida de Mobilidade Urbana enquanto não houvesse regulamento. Nesse sentido, com o Decreto nº 37.252, de 14 de abril de 2016, restou-se a necessidade de revogação do dispositivo na lei sendo ajustado as demais numerações dos parágrafos subsequentes.

O art. 7º trata da isenção do pagamento da Contrapartida de Mobilidade, tendo sido retirada a menção à União, estados e municípios, restando apenas a isenção para o Distrito Federal, na medida que o governo do DF já assume os ônus de implantação da infraestrutura, seja dos programas de habitação de interesse social ou dos empreendimentos categorizados como PGV.

Uma importante alteração proposta refere-se a gestão financeira da contrapartida e a gestão operacional do Comitê de Mobilidade Urbana. Quanto ao financeiro, convencionou-se alterar a destinação do recurso, vinculando-o ao Fundo de Desenvolvimento Urbano do Distrito Federal - Fundurb, como fonte de receita própria porém de destinação exclusiva, não podendo ser utilizado para outro fim que não seja as definidas na Lei. As propostas de uso do recurso devem ser validadas pelo Comitê de Mobilidade Urbana segundo propostas do Comitê Intersectorial, que corresponde à Comissão Permanente de Análise do Estudo de Impacto de Vizinhança da Lei 5.022/2013, sob a gestão da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação.

No âmbito da gestão, é proposta a alteração da coordenação do Comitê, passando a coordenação para a SEDUH, por já ser responsável pelo comitê Intersectorial e pela gestão do Fundurb. Cabe destacar que a secretaria também tem a atribuição da aprovação dos projetos de arquitetura, momento que se dá o enquadramento e a cobrança da Contrapartida de Mobilidade Urbana - e com a integração das três atribuições promoveria um maior controle e eficiência no processo de gestão dos polos geradores de viagens. Desta forma, os artigos 10, 11 e 12, no âmbito das competências e dos atos pertinentes ao Comitê de Mobilidade Urbana, conferem atribuições a SEDUH, antes a cargo da Secretaria de Estado de Mobilidade.

O quadro a seguir demonstra, elencando por dispositivos da lei, as propostas de alteração introduzidas pela presente revisão:

LEI Nº 5.632, DE 17 DE MARÇO DE 2016	ALTERAÇÕES PROPOSTAS
(Autoria do Projeto: Poder Executivo)	
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.	Sem alteração
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.	Sem alteração
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 na ocupação do solo, a qual 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, à atividade ou à	

<p>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;</p> <p>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;</p> <p>IV – medidas mitigadoras: aquelas capazes de reduzir, amenizar, atenuar, reparar, controlar ou eliminar os efeitos locais da implantação e da operação de empreendimento no trânsito de pessoas e veículos;</p> <p>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 ou em substituição às medidas mitigadoras;</p> <p>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, pesquisas, projetos, obras e serviços voltados para segurança viária, infraestrutura, sistemas de circulação em geral e acessibilidade, e entendida como compensação pelo impacto do empreendimento a ser instalado;</p> <p>VII – infraestrutura de mobilidade urbana: vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias; terminais, estações e demais conexões; pontos para embarque e desembarque de passageiros, bem como para operação de carga e descarga; estacionamentos; sinalização viária; entre outros equipamentos e instrumentos de mobilidade;</p> <p>VIII – estacionamento: local destinado à imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.</p>	<p>Sem alteração</p>
<p>Art. 3º Para os efeitos desta Lei, consideram-se polos geradores de viagens os empreendimentos que se enquadrarem em uma das seguintes hipóteses:</p>	<p>Sem alteração</p>
<p>I – edificações para as quais seja exigido número mínimo de vagas de estacionamento e que sejam destinadas:</p> <p>a) exclusivamente a habitação coletiva, com no mínimo 400 vagas de estacionamento;</p> <p>b) ao uso misto, com área privativa para habitação coletiva superior a 50% e no mínimo 300 vagas de estacionamento;</p> <p>c) a uso não abrangido pelas alíneas a e b, com no mínimo 200 vagas de estacionamento;</p>	<p>d) ao comércio ou prestação de serviços, com no mínimo 120 vagas de estacionamento;</p> <p>e) aos serviços de educação e saúde, com no mínimo 60 vagas de estacionamento;</p> <p>f) ao comércio varejista de combustíveis (postos de combustíveis) e comércio varejista de lubrificantes (postos de lubrificação), com qualquer exigência mínima de vagas;</p> <p>g) aos usos e atividades não abrangido pelas alíneas “a” a “d”, com no mínimo 200 vagas de</p>

mínimo 200 vagas de estacionamento;	estacionamento.
<p>II – edificações sem exigência de número mínimo de vagas de estacionamento e destinadas:</p> <p>a) exclusivamente a habitação coletiva de no mínimo 25.000 metros quadrados de área construída;</p> <p>b) ao uso misto, com área privativa para habitação coletiva superior a 50% e no mínimo 15.000 metros quadrados de área construída;</p> <p>c) a comércio ou serviços de no mínimo 7.500 metros quadrados de área construída;</p> <p>d) a serviços de educação e saúde de no mínimo 3.750 metros quadrados de área construída;</p> <p>e) a comércio varejista de combustíveis (postos de combustíveis) e comércio varejista de lubrificantes (postos de lubrificação).</p>	<p>b) ao comércio ou serviços de no mínimo 7.500 metros quadrados de área construída;</p> <p>c) aos serviços de educação e saúde de no mínimo 3.750 metros quadrados de área construída;</p> <p>d) ao comércio varejista de combustíveis (postos de combustíveis) e comércio varejista de lubrificantes (postos de lubrificação) de qualquer área;</p> <p>e) aos usos e atividades não abrangidos pelas alíneas “a” a “d”, com no mínimo 12.500 metros quadrados de área construída.</p>
<p>§1º Os parâmetros para exigência do número mínimo de vagas são os estabelecidos por legislação específica.</p> <p>§2º Para efeitos do inciso II, aplica-se a área total de construção a ser informada no alvará de construção, excluídas as áreas destinadas a garagem.</p>	Sem alteração
	<p>§3º Para fins de licenciamento de obras com mais de uma atividade ou uso, o enquadramento em PGV dá-se pela equação $E = \sum F_n \times T_n$, onde:</p> <p>I - E - Enquadramento: equivale ao somatório do resultado da multiplicação do Fator de Conversão pela Tipologia de Enquadramento, definido segundo sua categoria de atividade;</p> <p>II - F_n - Fator de Conversão: definido na coluna correspondente do Anexo II; e</p> <p>III - T_n - Tipologia de enquadramento, se por Área da edificação ou Exigência de vaga, considera por natureza de atividade, calculada nos termos dos §§1º e 2º deste artigo.</p> <p>§4º O fator de conversão de que trata o §3º, II, segundo usos e atividades, corresponde a:</p> <p>a) habitação coletiva = 1;</p> <p>b) ao comércio ou serviços = 3,33;</p> <p>c) aos serviços de educação e saúde = 6,66;</p> <p>d) a comércio varejista de combustíveis (postos de combustíveis) e comércio varejista de lubrificantes (postos de lubrificação) de qualquer área;</p> <p>e) aos usos e atividades não abrangidos pelas alíneas “a” a “d” do caput = 2.</p> <p>§5º O empreendimento cujo resultado do Enquadramento de que trata o §3º, I, for igual ou superior a 25.000m² ou a 400 vagas, conforme a tipologia de enquadramento, enquadra-se em PGV.</p> <p>§6º No caso do licenciamento de obras com mais de uma atividade ou uso apresentar na sua composição atividade de comércio varejista de combustíveis (postos de combustíveis) e comércio varejista de lubrificantes (postos de lubrificação), independente da sua área, o mesmo fica enquadrado como EIV.</p>
Art. 4º Compete aos órgãos de trânsito, no âmbito de suas atribuições, para fins de emissão do Termo de	

<p>Anuência em relação ao projeto do polo gerador de viagens, analisar exclusivamente: (Artigo regulamentado(a) pelo(a) Decreto 37252 de 14/04/2016)</p>	<p>Sem alteração</p>
<p>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;</p>	<p>I - as características, a localização, a tipologia 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;</p>
<p>II – a quantidade de vagas previstas para o empreendimento, respeitadas as disposições do código de obras e edificações do Distrito Federal ou legislação que o suceder. § 1º Após a análise do projeto do empreendimento, quando aprovado, o órgão de trânsito expedirá o Termo de Anuência. § 2º Fica estabelecido o prazo de 30 dias úteis para a análise do projeto do polo gerador de viagens pelos órgãos de trânsito. § 3º As exigências de complementação oriundas da análise do empreendimento devem ser comunicadas pelo órgão de trânsito ao empreendedor de uma única vez, ressalvadas aquelas decorrentes de fatos novos. § 4º As exigências do órgão de trânsito suspendem o prazo de análise do projeto, que continua a fluir após o atendimento integral das referidas exigências por parte do empreendedor. § 5º O decurso do prazo de análise sem manifestação conclusiva implica anuência tácita do órgão de trânsito em relação ao polo gerador de viagens. § 6º A anuência tácita ou expressa do órgão de trânsito não isenta da responsabilidade técnica o profissional que elaborou o projeto do empreendimento.</p>	<p>Sem alteração</p>
	<p>§ 7º O órgão de trânsito poderá, desde que justificado tecnicamente, ampliar o escopo da análise de que trata o caput deste artigo, mantidas as demais obrigações.</p>
<p>Art. 5º A comissão multissetorial referida no art. 25, § 1º, 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, tem entre as suas competências, além de outras estabelecidas em normas específicas: I – a análise a que se refere o art. 4º, I e II, quando o polo gerador de viagens é enquadrado na exigência de EIV, caso em que o Atestado de Viabilidade, previsto em legislação própria, substitui o Termo de Anuência de que trata o § 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</p>	<p>Art. 5º A Comissão Permanente de Análise de EIV, referida na Lei n.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, tem entre as suas competências, além de outras estabelecidas em normas específicas:</p>

<p>submetidos ao Comitê de Mobilidade Urbana de que trata o art. 10 desta Lei.</p>	
<p>Art. 6º 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.</p> <p>§1º O cálculo do valor da Contrapartida considera critérios como localização do empreendimento, área construída, natureza da atividade e número estimado de viagens geradas, conforme legislação específica de uso e ocupação do solo.</p> <p>§2º O montante da Contrapartida de Mobilidade Urbana representa no mínimo 0,5% e no máximo 1,5% do custo estimado do empreendimento enquadrado como polo gerador de viagens, nos termos desta Lei.</p>	<p>Sem alteração</p>
<p>§3º Até a regulamentação do cálculo do valor da Contrapartida de Mobilidade Urbana, o empreendedor de polo gerador de viagens deve pagar o montante de 0,5% do custo estimado do empreendimento. (Parágrafo regulamentado(a) pelo(a) Decreto 37252 de 14/04/2016)</p>	<p>Revogado</p>
<p>§4º O custo estimado do empreendimento é 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, aplicado sobre a área total de construção a ser informada no alvará de construção.</p> <p>§5º O pagamento da Contrapartida exige o empreendedor da execução de medidas mitigadoras ou compensatórias relacionadas a impactos no trânsito.</p> <p>§6º Fica dispensado do pagamento da Contrapartida o empreendedor de polo gerador de viagens enquadrado na exigência de EIV, mantida a exigência de execução de eventuais medidas mitigatórias e compensatórias relacionadas a impacto no trânsito e as demais exigências contidas em legislação específica.</p> <p>§7º No caso de remembramento de lotes, o enquadramento para os efeitos deste artigo é efetivado com base no conjunto do empreendimento.</p>	<p>Sem alteração</p>
<p>§8º A requerimento do interessado, o pagamento da Contrapartida pode ser dividido em até 18 parcelas mensais, sujeitas a correção monetária ao longo de todo o período, 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. (Parágrafo regulamentado(a) pelo(a) Decreto 37252 de 14/04/2016)</p> <p>§9º A emissão da carta de habite-se fica condicionada</p>	<p>Sem alteração</p>

<p>à quitação integral da Contrapartida.</p>	<p>§10 No caso de empreendimentos com habite-se emitido, cuja alteração do projeto original implique em enquadramento como PGV, a totalidade da área construída e do número de vagas do empreendimento deve ser utilizada para fins do cálculo da Contrapartida de Mobilidade Urbana.</p>
<p>Art. 7º Estão isentos do pagamento a que se refere o art. 6º os empreendimentos vinculados a programas habitacionais de interesse social e aqueles de propriedade da administração direta da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, excetuados aqueles componentes de Parceria Público-Privada – PPP.</p>	<p>Art. 7º Estão isentos do pagamento a que se refere o art. 6º os empreendimentos vinculados a programas habitacionais de interesse social e aqueles de propriedade da administração direta do Distrito Federal, excetuados aqueles componentes de Parceria Público-Privada - PPP.</p>
<p>§1º Na hipótese do caput, caso o empreendimento seja enquadrado na exigência do EIV, o empreendedor deve executar as medidas mitigadoras e compensatórias, além de cumprir as demais determinações contidas em legislação específica. §2º O pagamento a que se refere o art. 6º nos casos de Parceria Público-Privada é efetuado pelo setor privado.</p>	<p>Sem alteração</p>
<p>Art. 8º A Lei Orçamentária Anual consigna recursos em programa de trabalho e dotação orçamentária específica com a finalidade de execução de medidas mitigadoras e compensatórias.</p>	<p>Art. 8º Fica criada fonte de receita própria relacionada à Contrapartida de Mobilidade Urbana vinculada ao programa de trabalho e à dotação orçamentária.</p>
<p>§1º Os recursos de que trata o caput são movimentados pela Secretaria de Estado de Mobilidade ou órgão que venha a sucedê-la, a partir de autorização do Comitê de Mobilidade Urbana.</p>	<p>§4º A Contrapartida de Mobilidade Urbana devem ser recolhidas diretamente na conta do Fundo de Desenvolvimento Urbano do Distrito Federal - Fundurb.</p>
<p>§2º Fica criada fonte de receita própria relacionada à Contrapartida de Mobilidade Urbana vinculada ao programa de trabalho e à dotação orçamentária referidos no caput.</p>	<p>§5º Os recursos de que trata o caput são movimentados pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação ou órgão que venha a sucedê-la, a partir de autorização do Comitê de Mobilidade Urbana, conforme Resolução.</p>
<p>§3º O cumprimento da finalidade estabelecida no caput dá-se pelo desenvolvimento de estudos, pesquisas e projetos e pela realização de obras e serviços relacionados a infraestrutura de mobilidade urbana.</p>	<p>Sem alteração</p>
<p></p>	<p>§6º Os recursos de que trata o caput possuem destinação exclusiva e não podem ser utilizados como suplementação orçamentária.</p>
<p>Art. 9º A dotação orçamentária a que se refere o art. 8º tem como fontes de receita: I – a cobrança da Contrapartida de Mobilidade Urbana, inclusive multas, correção monetária e juros; II – os valores 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; III – doações de recursos de pessoas físicas e jurídicas ou de organismos e entidades públicos ou privados nacionais ou internacionais;</p>	<p>Sem alteração</p>

<p>IV – empréstimos ou operações de financiamento internos ou externos;</p> <p>V – outras receitas que lhe forem atribuídas por legislação;</p> <p>VI – outros valores destinados no orçamento do Distrito Federal.</p>	
<p>Art. 10. Fica criado o Comitê de Mobilidade Urbana, 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. (Artigo regulamentado(a) pelo(a) Decreto 37252 de 14/04/2016) (Legislação correlata - Decreto 38575 de 23/10/2017)</p>	<p>Art. 10. Fica criado o Comitê de Mobilidade Urbana, composto por membros indicados como titulares e suplentes pelas secretarias de estado ou órgãos responsáveis pelas atividades de mobilidade urbana e trânsito, de gestão do território, de planejamento governamental, de infraestrutura e de fazenda, na forma definida por decreto do Poder Executivo. (Artigo regulamentado pelo Decreto 3.752 de 14/04/2016) (Legislação correlata - Decreto 38.575, de 23/10/2017)</p>
<p>Parágrafo único. Na composição do Comitê de Mobilidade Urbana, é assegurado no mínimo 1 quinto das vagas para representantes da sociedade civil domiciliados no Distrito Federal, que exercem suas funções independentemente de qualquer remuneração.</p>	<p>Revogado</p>
	<p>§1º Compete a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH a coordenação do Comitê de Mobilidade Urbana.</p> <p>§2º Na composição do Comitê de Mobilidade Urbana, é assegurado no mínimo 1 quinto das vagas para representantes da sociedade civil domiciliados no Distrito Federal, que exercem suas funções independentemente de qualquer remuneração.</p>
<p>Art. 11. Compete ao Comitê de Mobilidade Urbana:</p> <p>I – propor as normas operacionais e o seu regimento interno;</p> <p>II – examinar e deliberar sobre as propostas de aplicação dos recursos constantes da dotação orçamentária a que se refere o art. 8º recebidas exclusivamente da comissão multissetorial referida no art. 5º;</p>	<p>Sem alteração</p>
<p>III – acompanhar e avaliar as ações da Secretaria de Estado de Mobilidade que utilizem os recursos orçamentários e financeiros objeto da presente Lei, sem prejuízo do controle interno e externo;</p>	<p>III - acompanhar e avaliar as ações da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação que utilizem os recursos orçamentários e financeiros objeto da presente Lei, sem prejuízo do controle interno e externo;</p>
<p>IV – expedir resoluções e instruções normativas complementares, no âmbito de suas competências, para a boa eficácia da execução do previsto nesta Lei e em sua regulamentação;</p> <p>V – examinar e propor convênios e contratos com o objetivo de elaborar, acompanhar e executar projetos pertinentes às finalidades desta Lei.</p>	<p>Sem alteração</p>
<p>Art. 12. Todos os atos do Comitê de Mobilidade Urbana são públicos, devendo a Secretaria de Estado de Mobilidade providenciar a divulgação das informações e dos atos relacionados ao disposto nesta Lei.</p>	<p>Art. 12. Todos os atos do Comitê de Mobilidade Urbana são públicos, devendo a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação providenciar a divulgação das informações e dos atos relacionados ao disposto nesta Lei.</p>

<p>Art. 13. Os processos em andamento nos órgãos e nas entidades do Distrito Federal antes da regulamentação desta Lei estão submetidos à legislação anterior, salvo se o empreendedor optar pela incidência do disposto nesta Lei no prazo de até 180 dias a contar da data de sua publicação. (Artigo regulamentado(a) pelo(a) Decreto 37252 de 14/04/2016)</p> <p>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.</p>	<p>Sem alteração</p>
<p>Art. 14. O chefe do Poder Executivo regulamentará os casos omissos e o disposto nesta Lei no prazo de 60 dias.</p>	<p>Sem alteração</p>
<p>Art. 15. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.</p>	<p>Sem alteração</p>
<p>Brasília, 17 de março de 2016</p> <p>128º da República e 56º de Brasília</p> <p>RODRIGO ROLLEMBERG</p>	<p>Brasília, de de 2020</p> <p>132º da República e 61º de Brasília</p> <p>IBANEIS ROCHA</p>

IV- CONCLUSÃO

Em que pesem os expressivos avanços alcançados com a Lei nº 5.632/2016, restam ainda obstáculos operacionais opondo-se à sua plena intenção. As alterações, ora propostas, visam sanar as deficiências identificadas e promover a efetiva aplicação dos recursos alocados nos propósitos previstos na Lei, na forma preconizada pelo Código de Trânsito Brasileiro, e ao mesmo tempo contemplar o interesse social e econômico do Distrito Federal, na busca do aperfeiçoamento do sistema atual, aumentando sua eficiência e eficácia.

Diante do exposto, propõe-se a alteração da Lei nº 5.632/2016, mediante a minuta (40042571) a qual submete agora à consulta pública.

André Bello

Assessor

DIURB/COPLU/SUPLAN

Cristiane Gusmão

Diretora

DIURB/COPLU/SUPLAN



Documento assinado eletronicamente por **ANDRÉ BELLO - Matr.1267248-8, Assessor(a)**, em 19/05/2020, às 15:32, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMAO - Matr.0158358-1, Diretor(a) de Instrumentos Urbanísticos e de Apoio à Gestão**, em 19/05/2020, às 16:59, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
verificador= **40014204** código CRC= **F3D1D640**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

SCS Quadra 06 Bloco A Lotes 13/14 - Bairro Asa Sul - CEP 70306918 - DF

00390-00001704/2020-97

Doc. SEI/GDF 40014204

LEI Nº 5.632, DE 17 DE MARÇO DE 2016

[\(regulamentado pelo\(a\) Decreto 38393 de 07/08/2017\)](#)

(Autoria do Projeto: Poder Executivo)

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 na ocupação do solo, a qual 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, à atividade ou à 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 da 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 ou em substituição 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, pesquisas, projetos, obras e serviços voltados para segurança viária, infraestrutura, sistemas de circulação em geral e acessibilidade, e 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; terminais, estações e demais conexões; pontos para embarque e desembarque de passageiros, bem como para operação de carga e descarga; estacionamentos; 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 Para os efeitos desta Lei, consideram-se polos geradores de viagens os empreendimentos que se enquadrarem em uma das seguintes hipóteses:

I - edificações para as quais seja exigido número mínimo de vagas de estacionamento e que sejam destinadas:

- a) exclusivamente a habitação coletiva, com no mínimo 400 vagas de estacionamento;
- b) [\(Revogado pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.\)](#)
- c) [\(Revogado pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.\)](#)
- d) ao comércio ou prestação de serviços, com no mínimo 120 vagas de estacionamento; [\(Acrescido pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.\)](#)
- e) aos serviços de educação e saúde, com no mínimo 60 vagas de estacionamento; [\(Acrescido pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.\)](#)
- f) ao comércio varejista de combustíveis (postos de combustíveis) e comércio varejista de lubrificantes (postos de lubrificação), com qualquer exigência mínima de vagas; [\(Acrescido pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.\)](#)
- g) a uso não abrangido pelas alíneas "a" a "d", com no mínimo 200 vagas de estacionamento; [\(Acrescido pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.\)](#)

II - edificações sem exigência de número mínimo de vagas de estacionamento e destinadas:

- a) exclusivamente a habitação coletiva de no mínimo 25.000 metros quadrados de área construída;
- b) [\(Revogado pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.\)](#)
- c) ao comércio ou serviços de no mínimo 7.500 metros quadrados de área construída; [\(Alterado pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.\)](#)
- d) aos serviços de educação e saúde de no mínimo 3.750 metros quadrados de área construída; [\(Alterado pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.\)](#)
- e) a comércio varejista de combustíveis (postos de combustíveis) e comércio varejista de lubrificantes (postos de lubrificação) de qualquer área; [\(Alterado pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.\)](#)
- f) aos usos e atividades não abrangidos pelas alíneas "a" a "d", com no mínimo 12.500 metros quadrados de área construída. [\(Acrescido pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.\)](#)

§1º Os parâmetros para exigência do número mínimo de vagas são os estabelecidos por legislação específica.

§2º Para efeitos do inciso II, aplica-se a área total de construção a ser informada no alvará de construção, excluídas as áreas destinadas a garagem.

§3º Para fins de licenciamento de obras com mais de uma atividade ou uso, o enquadramento em PGV dá-se pela equação $E = \sum F_n \times T_n$, onde: [\(Acrescido pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.\)](#)

I - E - Enquadramento: equivale ao somatório do resultado da multiplicação do Fator de Conversão pela Tipologia de Enquadramento, definido segundo sua categoria de atividade;

II - F_n - Fator de Conversão: definido na coluna correspondente do Anexo II; e

III - T_n - Tipologia de enquadramento, se por Área da edificação ou Exigência de vaga, considera por natureza de atividade, calculada nos termos dos §§1º e 2º deste artigo.

§4º O fator de conversão de que tratao §3º, II, segundo usos e atividades, corresponde a: [\(Acrescido pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.\)](#)

- a) habitação coletiva = 1;

b) ao comércio ou serviços = 3,33;

c) aos serviços de educação e saúde = 6,66;

d) a comércio varejista de combustíveis (postos de combustíveis) e comércio varejista de lubrificantes (postos de lubrificação) de qualquer área;

e) aos usos e atividades não abrangidos pelas alíneas "a" a "d" do caput = 2;

§5º O empreendimento cujo resultado do Enquadramento de que trata o §3º, I, for igual ou superior a 25.000m² ou a 400 vagas, conforme a tipologia de enquadramento, enquadra-se em PGV. ([Acrescido pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.](#))

§6º No caso do licenciamento de obras com mais de uma atividade ou uso apresentar na sua composição atividade de comércio varejista de combustíveis (postos de combustíveis) e comércio varejista de lubrificantes (postos de lubrificação), independente da sua área, o mesmo fica enquadrado como EIV. ([Acrescido pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.](#))

Art. 4º Compete aos órgãos de trânsito, no âmbito de suas atribuições, para fins de emissão do Termo de Anuência em relação ao projeto do polo gerador de viagens, analisar exclusivamente: ([Artigo regulamentado\(a\) pelo\(a\) Decreto 37252 de 14/04/2016](#))

I - as características, a tipologia 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; ([Alterado pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.](#))

II - a quantidade de vagas previstas para o empreendimento, respeitadas as disposições do código de obras e edificações do Distrito Federal ou legislação que o suceder.

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

§2º Fica estabelecido o prazo de 30 dias úteis para a análise do projeto do polo gerador de viagens pelos órgãos de trânsito.

§3º As exigências de complementação oriundas da análise do empreendimento devem ser comunicadas pelo órgão de trânsito ao empreendedor de uma única vez, ressalvadas aquelas decorrentes de fatos novos.

§4º As exigências do órgão de trânsito suspendem o prazo de análise do projeto, que continua a fluir após o atendimento integral das referidas exigências por parte do empreendedor.

§5º O decurso do prazo de análise sem manifestação conclusiva implica anuência tácita do órgão de trânsito em relação ao polo gerador de viagens.

§6º A anuência tácita ou expressa do órgão de trânsito não isenta da responsabilidade técnica o profissional que elaborou o projeto do empreendimento.

§7º O órgão de trânsito poderá, desde que justificado tecnicamente, ampliar o escopo da análise de que trata o caput deste artigo, mantidas as demais obrigações. ([Acrescido pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.](#))

Art. 5º A Comissão Permanente de Análise de EIV, referida na Lei 5.022/2013, que dispõe sobre o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV, também integrada por representantes dos órgãos de trânsito, tem entre as suas competências, além de outras estabelecidas em normas específicas: ([Alterado pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.](#))

I - a análise a que se refere o art. 4º, I e II, quando o polo gerador de viagens é enquadrado na exigência de EIV, caso em que o Atestado de Viabilidade, previsto em legislação própria, substitui o Termo de Anuência de que trata o § 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 Comitê de Mobilidade Urbana de que trata o art. 10 desta Lei.

Art. 6º 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 considera critérios como localização do empreendimento, área construída, natureza da atividade e número estimado de viagens geradas, conforme legislação específica de uso e ocupação do solo.

§2º O montante da Contrapartida de Mobilidade Urbana representa no mínimo 0,5% e no máximo 1,5% do custo estimado do empreendimento enquadrado como polo gerador de viagens, nos termos desta Lei.

§3º ([Revogado pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.](#))

§4º O custo estimado do empreendimento é 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, aplicado sobre a área total de construção a ser informada no alvará de construção.

§5º O pagamento da Contrapartida exige o empreendedor da execução de medidas mitigadoras ou compensatórias relacionadas a impactos no trânsito.

§6º Fica dispensado do pagamento da Contrapartida o empreendedor de polo gerador de viagens enquadrado na exigência de EIV, mantida a exigência de execução de eventuais medidas mitigatórias e compensatórias relacionadas a impacto no trânsito e as demais exigências contidas em legislação específica.

§7º No caso de remembramento de lotes, o enquadramento para os efeitos deste artigo é efetivado com base no conjunto do empreendimento.

§8º No caso de empreendimentos com habite-se emitido, cuja alteração do projeto original implique em enquadramento como PGV, a totalidade da área construída e do número de vagas do empreendimento deve ser utilizada para fins do cálculo da Contrapartida de Mobilidade Urbana. ([Alterado pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.](#))

§9º A requerimento do interessado, o pagamento da Contrapartida pode ser dividido em até 18 parcelas mensais, sujeitas a correção monetária ao longo de todo o período, 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. ([Parágrafo regulamentado\(a\) pelo\(a\) Decreto 37252 de 14/04/2016](#))

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

Art. 7º Estão isentos do pagamento a que se refere o art. 6º os empreendimentos vinculados a programas habitacionais de interesse social e aqueles de propriedade da administração direta do Distrito Federal, excetuados aqueles componentes de Parceria Público-Privada - PPP. ([Alterado pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.](#))

§1º Na hipótese do *caput*, caso o empreendimento seja enquadrado na exigência do EIV, o empreendedor deve executar as medidas mitigadoras e compensatórias, além de cumprir as demais determinações contidas em legislação específica.

§2º O pagamento a que se refere o art. 6º nos casos de Parceria Público-Privada é efetuado pelo setor privado.

Art. 8º Fica criada fonte de receita própria relacionada à Contrapartida de Mobilidade Urbana vinculada ao programa de trabalho e à dotação orçamentária. ([Alterado pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.](#))

§1º ([Revogado pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.](#))

§2º ([Revogado pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.](#))

§3º O cumprimento da finalidade estabelecida no caput dá-se pelo desenvolvimento de estudos, pesquisas e projetos e pela realização de obras e serviços relacionados a infraestrutura de mobilidade urbana.

§4º A Contrapartida de Mobilidade Urbana devem ser recolhidas diretamente na conta do Fundo de Desenvolvimento Urbano do Distrito Federal - Fundurb. ([Acrescido pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.](#))

§5º Os recursos de que trata o caput são movimentados pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação ou órgão que venha a sucedê-la, a partir de autorização do Comitê de Mobilidade Urbana, conforme Resolução. ([Acrescido pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.](#))

§6º Os recursos de que trata o caput possuem destinação exclusiva e não podem ser utilizados como suplementação orçamentária. ([Acrescido pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.](#))

Art. 9º A dotação orçamentária a que se refere o art. 8º tem como fontes de receita:

I - a cobrança da Contrapartida de Mobilidade Urbana, inclusive multas, correção monetária e juros;

II - os valores 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;

III - doações de recursos de pessoas físicas e jurídicas ou de organismos e entidades públicos ou privados nacionais ou internacionais;

IV - empréstimos ou operações de financiamento internos ou externos;

V - outras receitas que lhe forem atribuídas por legislação;

VI - outros valores destinados no orçamento do Distrito Federal.

Art. 10. Fica criado o Comitê de Mobilidade Urbana, composto por membros indicados como titulares e suplentes pelas secretarias de estado ou órgãos responsáveis pelas atividades de mobilidade urbana e trânsito, de gestão do território, de planejamento governamental, de infraestrutura e de fazenda, na forma definida por decreto do Poder Executivo. ([Artigo regulamentado\(a\) pelo\(a\) Decreto 37252 de 14/04/2016](#)) ([Legislação correlata - Decreto 38575 de 23/10/2017](#)) ([Alterado pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.](#))

Parágrafo único. ([Revogado pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.](#))

§1º Compete a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH a coordenação do Comitê de Mobilidade Urbana. ([Acrescido pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.](#))

§2º Na composição do Comitê de Mobilidade Urbana, é assegurado no mínimo 1 quinto das vagas para representantes da sociedade civil domiciliados no Distrito Federal, que exercem suas funções independentemente de qualquer remuneração. ([Acrescido pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.](#))

Art. 11. Compete ao Comitê de Mobilidade Urbana:

I - propor as normas operacionais e o seu regimento interno;

II - examinar e deliberar sobre as propostas de aplicação dos recursos constantes da dotação orçamentária a que se refere o art. 8º recebidas exclusivamente da comissão multissetorial referida no art. 5º;

III - acompanhar e avaliar as ações da Secretaria de Estado de de Desenvolvimento Urbano e Habitação que utilizem os recursos orçamentários e financeiros objeto da presente Lei, sem prejuízo do controle interno e externo; ([Alterado pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.](#))

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

V - examinar e propor convênios e contratos com o objetivo de elaborar, acompanhar e executar projetos pertinentes às finalidades desta Lei.

Art. 12. Todos os atos do Comitê de Mobilidade Urbana são públicos, devendo a Secretaria de Estado de de Desenvolvimento Urbano e Habitação providenciar a divulgação das informações e dos atos relacionados ao disposto nesta Lei. ([Alterado pela Lei nº XX, de xx de xx de xxxx.](#))

Art. 13. Os processos em andamento nos órgãos e nas entidades do Distrito Federal antes da regulamentação desta Lei estão submetidos à legislação anterior, salvo se o empreendedor optar pela incidência do disposto nesta Lei no prazo de até 180 dias a contar da data de sua publicação. ([Artigo regulamentado\(a\) pelo\(a\) Decreto 37252 de 14/04/2016](#))

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. 14. O chefe do Poder Executivo regulamentará os casos omissos e o disposto nesta Lei no prazo de 60 dias.

Art. 15. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, xx de yyyyyyyy de 2020
132º da República e 61º de Brasília
IBANEIS ROCHA

MINUTA

LEI Nº. , DE DE 2020

(Autoria do Projeto: Poder Executivo)

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 Revogar as alíneas “b” e “c” do inciso I do art. 3º da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016.

Art. 2º O inciso I do art. 3º da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, passa a vigorar acrescido das seguintes alíneas:

“Art. 3º

.....

I -

d) ao comércio ou prestação de serviços, com no mínimo 120 vagas de estacionamento;

e) aos serviços de educação e saúde, com no mínimo 60 vagas de estacionamento;

f) ao comércio varejista de combustíveis (postos de combustíveis) e comércio varejista de lubrificantes (postos de lubrificação), com qualquer exigência mínima de vagas;

g) aos usos e atividades não abrangido pelas alíneas “a” a “d”, com no mínimo 200 vagas de estacionamento.” (NR)

Art. 3º Revogar as alíneas “b” do inciso II do art. 3º da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016.

Art. 4º O inciso II do art. 3º da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º

.....

II -

c) ao comércio ou serviços de no mínimo 7.500 metros quadrados de área construída;

d) aos serviços de educação e saúde de no mínimo 3.750 metros quadrados de área construída;

e) ao comércio varejista de combustíveis (postos de combustíveis) e comércio varejista de lubrificantes (postos de lubrificação) de qualquer área;

f) aos usos e atividades não abrangidos pelas alíneas “a” a “d”, com no mínimo 12.500 metros quadrados de área construída.” (NR)

Art. 5º O art. 3º da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“§3º Para fins de licenciamento de obras com mais de uma atividade ou uso, o enquadramento em PGV dá-se pela equação $E = \sum F_n \times T_n$, onde:

I - E - Enquadramento: equivale ao somatório do resultado da multiplicação do Fator de Conversão pela Tipologia de Enquadramento, definido segundo sua categoria de atividade;

II - F_n - Fator de Conversão: definido na coluna correspondente do Anexo II; e

III - T_n - Tipologia de enquadramento, se por Área da edificação ou Exigência de vaga, considera por natureza de atividade, calculada nos termos dos §§1º e 2º deste artigo.

§4º O fator de conversão de que tratao §3º, II, segundo usos e atividades, corresponde a:

a) habitação coletiva = 1;

b) ao comércio ou serviços = 3,33;

c) aos serviços de educação e saúde = 6,66;

d) a comércio varejista de combustíveis (postos de combustíveis) e comércio varejista de lubrificantes (postos de lubrificação) de qualquer área;

e) aos usos e atividades não abrangidos pelas alíneas “a” a “d” do caput = 2.

§5º O empreendimento cujo resultado do Enquadramento de que trata o §3º, I, for igual ou superior a 25.000m² ou a 400 vagas, conforme a tipologia de enquadramento, enquadra-se em PGV.

§6º No caso do licenciamento de obras com mais de uma atividade ou uso apresentar na sua composição atividade de comércio varejista de combustíveis (postos de combustíveis) e comércio varejista de lubrificantes (postos de lubrificação), independente da sua área, o mesmo fica enquadrado como EIV.” (NR)

Art. 6º O inciso I do art. 4º da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º
.....

I - as características, a localização, a tipologia 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;” (NR)

Art. 7º O art. 4º da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“§ 7º O órgão de trânsito poderá, desde que justificado tecnicamente, ampliar o escopo da análise de que trata o caput deste artigo, mantidas as demais obrigações.” (NR)

Art. 8º O *caput* do art. 5º da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 5º A Comissão Permanente de Análise de EIV, referida na Lei 5.022/2013, que dispõe sobre o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV, também integrada por representantes dos órgãos de trânsito, tem entre as suas competências, além de outras estabelecidas em normas específicas:” (NR)

Art. 9º Revogar o §3º do art. 6º da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016.

Art. 10. O art. 6º da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“§10 No caso de empreendimentos com habite-se emitido, cuja alteração do projeto original implique em enquadramento como PGV, a totalidade da área construída e do número de vagas do empreendimento deve ser utilizada para fins do cálculo da Contrapartida de Mobilidade.” (NR)

Art. 11 O *caput* do art. 7º da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 7º Estão isentos do pagamento a que se refere o art. 6º os empreendimentos vinculados a programas habitacionais de interesse social e aqueles de propriedade da administração direta do Distrito Federal, excetuados aqueles componentes de Parceria Público-Privada - PPP.” (NR)

Art. 12. O *caput* do art. 8º da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 8º Fica criada fonte de receita própria relacionada à Contrapartida de Mobilidade Urbana vinculada ao programa de trabalho e à dotação orçamentária.” (NR)

Art. 13.º Revogar o §1º 2º do art. 8º da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016.

Art. 14. O art. 8º da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

§4º A Contrapartida de Mobilidade Urbana devem ser recolhidas diretamente na conta do do Fundo de Desenvolvimento Urbano do Distrito Federal - Fundurb.

§5º Os recursos de que trata o caput são movimentados pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação ou órgão que venha a sucedê-la, a partir de autorização do Comitê de Mobilidade Urbana, conforme Resolução.

§6º Os recursos de que trata o caput possuem destinação exclusiva e não podem ser utilizados como suplementação orçamentária.” (NR)

Art. 15. O art. 10 da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 10. Fica criado o Comitê de Mobilidade Urbana, composto por membros indicados como titulares e suplentes pelas secretarias de estado ou órgãos responsáveis pelas atividades de mobilidade urbana e trânsito, de gestão do território, de planejamento governamental, de infraestrutura e de fazenda, na forma definida por decreto do Poder Executivo.” (NR)

Art. 16. Revogar o parágrafo único do art. 10 da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016.

Art. 17. O art. 10 da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“§1º Compete a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH a coordenação do Comitê de Mobilidade Urbana.

§2º Na composição do Comitê de Mobilidade Urbana, é assegurado no mínimo 1 quinto das vagas para representantes da sociedade civil domiciliados no Distrito Federal, que exercem suas funções independentemente de qualquer remuneração.” (NR)

Art. 18. O inciso III do art. 11 da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“III - acompanhar e avaliar as ações da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação que utilizem os recursos orçamentários e financeiros objeto da presente Lei, sem prejuízo do controle interno e externo;” (NR)

Art. 19. O art. 12 da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 20. Todos os atos do Comitê de Mobilidade Urbana são públicos, devendo a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação providenciar a divulgação das informações e dos atos relacionados ao disposto nesta Lei.” (NR)

Art. 21. Esta Lei entra em vigor na data da publicação.

Brasília, de de 2020

132º da República e 61º de Brasília

IBANEIS ROCHA



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO DO DISTRITO
FEDERAL

Coordenação de Política Urbana

Diretoria de Instrumentos Urbanísticos e de Apoio à Gestão

Despacho - SEDUH/SUPLAN/COPLU/DIURB

Brasília-DF, 12 de maio de 2020.

À COPLU,

Trata-se de processo referente à revisão da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, que dispõe sobre o Polo Gerador de Viagem - PGV.

Para tanto, seguem a Nota Técnica (40014204) expondo as circunstâncias da revisão, a versão da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016 após incorporação das alterações propostas (40038856) e a minuta da lei de alteração da Lei nº 5.632/2016 (40042571).

Sem mais a acrescentar, submeto, atenciosamente, à consideração superior.

ANDRÉ BELLO

Assessor
DIURB/COPLU/SUPLAN

À COPLU,

Em atendimento ao Memorando nº 4/2020 - SEDUH/SUPLAN (36766499) que solicita à esta DIURB o desenvolvimento de estudos e apresentação de proposta de revisão da Lei em comento, encaminho o presente processo com Nota Técnica 3 (40014204), na qual são expostas as circunstâncias de revisão da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, que dispõe sobre o Polo Gerador de Viagem - PGV, a proposta da referida lei após incorporação das alterações (40038856), e a respectiva minuta da lei de alteração (40042571).

CRISTIANE GUSMÃO

Diretora
DIURB/COPLU/SUPLAN



Documento assinado eletronicamente por **CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMAO - Matr.0158358-1, Diretor(a) de Instrumentos Urbanísticos e de Apoio à Gestão**, em 19/05/2020, às 17:04, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **ANDRÉ BELLO - Matr.1267248-8, Assessor(a)**, em 19/05/2020, às 18:20, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
[http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
verificador= **40042661** código CRC= **5AD9BF9D**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

SCS Quadra 06 Bloco A Lotes 13/14 - Bairro Asa Sul - CEP 70306918 - DF

00390-00001704/2020-97

Doc. SEI/GDF 40042661



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO DO DISTRITO
FEDERAL

Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano

Coordenação de Política Urbana

Despacho - SEDUH/SUPLAN/COPLU

Brasília-DF, 20 de maio de 2020.

Ao Gab/SUPLAN,

Encaminho, para providências pertinentes, o processo referente à revisão da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, que dispõe sobre o Polo Gerador de Viagem - PGV, o qual a DIURB/COPLU/SUPLAN, por meio do despacho SEI (40042661) encaminha Nota Técnica nº 3 (40014204), justificando a mencionada revisão da Lei, a minuta da referida lei com incorporação da proposta (40038856) e a respectiva minuta de alteração (40042571).

Atenciosamente,

Cristiane Siggea Benedetto
Coordenadora
Coordenação de Política Urbana



Documento assinado eletronicamente por **CRISTIANE SIGGEEA BENEDETTO - Mat.0274762-6, Coordenador(a) de Política Urbana**, em 20/05/2020, às 17:01, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
verificador= **40474227** código CRC= **5130D368**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

SCS Quadra 06 Bloco A Lotes 13/14 - Bairro Asa Sul - CEP 70306918 - DF



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

**SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO DO DISTRITO
FEDERAL**

Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano

Despacho - SEDUH/SUPLAN

Brasília-DF, 20 de maio de 2020.

À ASCOL,

Nos termos do Despacho SEDUH/SUPLAN/COPLU 40474227 e do Despacho SEDUH/SUPLAN/COPLU/DIURB 40042661, encaminhamos o presente processo, solicitando o obséquio de verificar a demanda apresentada pela instância técnica desta Subsecretaria, bem como adotar as devidas providências para a realização de Consulta Pública, em plataforma eletrônica, com vistas à apreciação e discussão da minuta de Projeto de Lei (40042571), que altera a Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, que 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.

Vicente Correia Lima Neto

Subsecretário



Documento assinado eletronicamente por **VICENTE CORREIA LIMA NETO - Matr.0268852-2, Subsecretário(a) de Políticas e Planejamento Urbano**, em 20/05/2020, às 18:17, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
verificador= **40479242** código CRC= **28E9F6BE**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

SCS Quadra 06 Bloco A Lotes 13/14 4º andar - Bairro Asa Sul - CEP 70306918 - DF

3214-4127

00390-00001704/2020-97

Doc. SEI/GDF 40479242