



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Procuradoria-Geral de Justiça

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS

A **PROCURADORA-GERAL DE JUSTIÇA DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS**, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Constituição da República e pela Lei Complementar n.º 75, de 20 de maio de 1993, artigos 6º, inciso I, e 158, e com fundamento no artigo 8º da Lei 11.697, de 13 de junho de 2008, e na Lei 9.868, de 10 de novembro de 1999, vem à presença de Vossa Excelência, ajuizar, perante o Conselho Especial desse Egrégio Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios, a presente

ACÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE

COM PEDIDO DE MEDIDA LIMINAR

contra a **Lei distrital n. 5.632**, de 17 de março de 2016, e o **Decreto n.º 37.252**, de 14 de abril de 2016, do Governador do Distrito Federal, por violação direta ao parâmetro constitucional dos artigos 19, *caput*, 124-A, 278, 279, 289, 312, 314, 315 e 326, todos da Lei Orgânica do Distrito Federal, promulgada em 8 de junho de 1993.



I. Dos atos normativos impugnados

Inicialmente, necessário ressaltar que os vícios **materiais** de inconstitucionalidade das normas impugnadas na espécie contaminam **todos** os dispositivos da lei e do decreto que lhe seguiu, e não apenas algum artigo ou dispositivo isolado, tendo em vista a **nítida relação de interdependência** existente entre eles. Impõe-se, portanto, a declaração da inconstitucionalidade de **todo o bloco normativo**, na esteira da jurisprudência do c. Supremo Tribunal Federal (vide, a propósito, o precedente da ADI 2174-5/DF - Relator: Min. MAURÍCIO CORRÊA - Data de julgamento: 14/4/2000 - DJ de 7/3/2003).

Convém registrar, como ponto de partida, o teor dos atos normativos impugnados, com destaque para as *principais* disposições eivadas de inconstitucionalidade, **destacadas em negrito**:

LEI Nº 5.632, DE 17 DE MARÇO DE 2016
(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:

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.

§ 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.

§ 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;



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Assessoria Cível e de Controle de Constitucionalidade da PGJ

- 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.

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.

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.

DECRETO Nº 37.252, DE 14 DE ABRIL DE 2016

Regulamenta os arts. 4º, 10 e 13 e os §§ 3º e 8º do art. 6º da 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 e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere os incisos VII e XXVI do artigo 100, da Lei Orgânica do Distrito Federal, DECRETA:

Art. 1º O procedimento para recolhimento da Contrapartida de Mobilidade Urbana de que trata a Lei 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, obedecerá aos termos do disposto neste Decreto.

§1º A Contrapartida de Mobilidade Urbana constitui-se em importância devida pelo empreendedor a título de compensação pelo impacto do empreendimento no trânsito.

§2º O empreendedor que escolher os parâmetros previstos no artigo 13 da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, deverá indicar sua opção em requerimento específico nos próprios autos do processo administrativo de aprovação de projetos.



CAPÍTULO I
DO PROCEDIMENTO PARA O RECOLHIMENTO DA CONTRAPARTIDA DE
MOBILIDADE URBANA

Art. 2º A Contrapartida de Mobilidade Urbana deverá ser calculada pelo órgão gestor responsável pelo licenciamento de obras e edificações.

§1º O valor da Contrapartida de Mobilidade Urbana corresponderá a 0,5% do custo estimado do empreendimento, calculado com base na Tabela de Custo Unitário Básico do Distrito Federal, nos termos do art. 6º, da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016

§2º O órgão responsável pelo licenciamento de obras e edificações notificará em comunicado de exigência o proprietário ou titular do direito de construir, ou seu representante legalmente constituído, para o recolhimento da Contrapartida de Mobilidade Urbana.

Art. 3º A Contrapartida de Mobilidade Urbana será calculada pela fórmula $CMU = CEM \times PA$, onde:

I - CMU é o valor a ser pago como Contrapartida de Mobilidade Urbana

II - CEM é o custo estimado do empreendimento, calculado com base na Tabela de Custo Unitário Básico do Distrito Federal - CUB/DF por metro quadrado, editada e divulgada nos termos do artigo 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.

III - PA é o percentual aplicável, que varia entre 0,5 e 1,5% conforme §2º, do art. 6º, da Lei 5.632, de 17 de março de 2016.

Parágrafo único. Até o advento da regulamentação para o cálculo do valor da Contrapartida de Mobilidade Urbana nos termos do §1º do art. 6º da Lei 5.632, de 17 de março de 2016, o índice 'PA' será aplicado no montante de 0,5% do custo estimado do empreendimento, conforme §1º, do art. 2º, desse Decreto.

Art. 4º Notificado em comunicado de exigência, o proprietário ou titular do direito de construir, ou seu representante legalmente constituído, deverá optar pelo pagamento da Contrapartida de Mobilidade Urbana em cota única ou em até 18 parcelas mensais.

§1º O valor de cada parcela será obtido mediante a divisão do valor apurado no art. 3º pelo número de parcelas requeridas.

§2º O requerimento de parcelamento deverá ser dirigido ao órgão responsável pelo licenciamento de obras e edificações.

§3º Considera-se efetivado o parcelamento com a apresentação do requerimento e o pagamento da primeira parcela, que deverá ser efetuado até o último dia do mês do requerimento.

§4º As parcelas remanescentes vencerão no dia 10 de cada mês, a partir do segundo mês subsequente ao do requerimento.

§5º Cada parcela será acrescida de variação acumulada do Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC, calculada a partir do mês seguinte ao do pagamento da primeira parcela até o segundo mês anterior ao do pagamento, e de juros simples de 1% (um por cento) durante o parcelamento, a serem considerados a partir da segunda parcela.

§6º A parcela não paga até o dia do vencimento é acrescida de multa de mora de:

I - 5%, se efetuado o pagamento em até 30 dias após a data do respectivo vencimento;

II - 10%, se efetuado o pagamento após o prazo de 30 dias contado da data do respectivo vencimento.

§7º Caso já tenha sido expedido o alvará de construção, o pagamento da Contrapartida de Mobilidade Urbana não poderá ser parcelado.

§8º No caso de apresentação de projeto de obras de modificação com acréscimo ou decréscimo de área em que a edificação preencha um dos requisitos para enquadramento como polo gerador de viagens previstos no art. 3º da Lei 5.632/16 e que não tenha tido anuência dos órgãos de trânsito em momento anterior, a comprovação do pagamento integral da Contrapartida de Mobilidade Urbana deverá ser feita por ocasião da aprovação do projeto e será calculado com base no quantitativo de área modificada.

§9º Caberá ao órgão responsável pelo licenciamento de obras e edificações efetuar a cobrança da Contrapartida de Mobilidade Urbana e controlar o recebimento das parcelas.

Art. 5º O pagamento da Contrapartida de Mobilidade Urbana será feito por meio de Documento de Arrecadação - DAR, em moeda corrente, na rede bancária autorizada, sob os seguintes códigos:

I - 5907 - Contrapartida de Mobilidade Urbana



II - 5214 - Multas da Contrapartida de Mobilidade Urbana
III - 5626 - Juros de Mora da Contrapartida de Mobilidade Urbana.

Art. 6º A emissão de carta de habite-se ou de atestado de conclusão de obra, mesmo que parcial ou em separado, fica condicionada à quitação integral da Contrapartida de Mobilidade Urbana.

CAPÍTULO II

DA ANÁLISE DOS ÓRGÃOS DE TRÂNSITO E DO TERMO DE ANUÊNCIA

Art. 7º 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:

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.

Art. 8º Cabe ao órgão responsável pelo licenciamento de obras e edificações suscitar ao órgão de trânsito com circunscrição sobre as vias confrontantes ao empreendimento enquadrado como polo gerador de viagens a análise dos parâmetros definidos na Lei e neste decreto.

§1º O órgão responsável pelo licenciamento de obras e edificações deverá encaminhar aos órgãos de trânsito as informações necessárias à análise, acompanhadas da documentação pertinente à análise.

§2º Deverá ser certificado, nos autos do processo administrativo de aprovação, a data do encaminhamento ao órgão de trânsito com circunscrição sobre as vias confrontantes ao empreendimento.

Art. 9º Recebidas as informações necessárias à análise, o órgão de trânsito com circunscrição sobre a via deverá proceder à análise em 30 (trinta) dias úteis quanto aos parâmetros de sua competência, devendo:

I - dar anuência ao projeto de empreendimento, caso em que será expedido o Termo de Anuência ou

II - exigir complementação das informações apresentadas, afetas exclusivamente aos parâmetros de sua competência

§1º Os órgãos de trânsito com circunscrição sobre as vias confrontantes ao empreendimento deverão comunicar os proprietários ou titulares do direito de construir, ou seus representantes legalmente constituídos, dos atos administrativos pertinentes, para fins de atendimento dos prazos previstos no art. 4º, da Lei 5.632, de 17 de março de 2016.

§2º 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.

§3º 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.

§4º O decurso do prazo de análise sem manifestação conclusiva implica anuência tácita do órgão de trânsito em relação ao polo gerador de viagens.

§5º A anuência tácita ou expressa do órgão de trânsito não isenta da responsabilidade técnica o profissional que elaborou o projeto do empreendimento.

Art. 10. A anuência ao projeto de empreendimento pelos órgãos de trânsito deverá ser certificada nos autos do processo de aprovação de projeto para a concessão de alvará de construção ou de outra licença urbanística cabível para obra ou atividade, através da juntada do competente Termo de Anuência.

CAPÍTULO III

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 11. Fica criado Grupo de Trabalho responsável pela regulamentação dos demais dispositivos da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, composto por 2 representantes, sendo 1 titular e 1 suplente, dos seguintes órgãos:

I - Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação do Distrito Federal, representada pela Central de Aprovação de Projetos

II - Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal, representada pela Subsecretaria de Políticas e Projetos de Mobilidade



III - Secretaria de Estado da Casa Civil, Relações Institucionais e Sociais do Distrito Federal, representada pela Subsecretaria de Políticas Públicas

IV - Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN/DF

V - Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - DER/DF.

§1º A coordenação dos trabalhos e demais atividades desenvolvidas pelo Grupo de Trabalho é exercida pela Secretaria de Estado da Casa Civil, Relações Institucionais e Sociais do Distrito Federal.

§2º O Grupo de Trabalho pode convidar representantes de órgãos governamentais, não governamentais e especialistas para participar dos trabalhos com a finalidade de realizar consultas ou receber o assessoramento de atividades específicas.

§3º Os titulares dos órgãos elencados no caput devem definir e indicar os respectivos representantes à Secretaria de Estado da Casa Civil, Relações Institucionais e Sociais, no prazo de 5 dias úteis, a contar da publicação deste decreto.

§4º Fica delegada competência ao Secretário de Estado da Casa Civil, Relações Institucionais e Sociais para a designação, em ato próprio, dos representantes indicados pelos órgãos integrantes do Grupo de Trabalho.

§5º A participação nas atividades do grupo de trabalho é considerada serviço público relevante e não enseja qualquer tipo de remuneração.

§6º O Grupo de Trabalho terá o prazo de 90 (noventa) dias, prorrogável por igual período, para conclusão dos trabalhos.

Art. 12. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 13. Revogam-se as disposições em contrário.

II. Síntese histórica do Relatório de Impacto de Trânsito - RIT

Cumprindo observar que a presente ação direta de inconstitucionalidade advém de minucioso estudo elaborado pela **Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística – PROURB do MPDFT, em representação** dirigida a esta Procuradoria-Geral de Justiça com vistas a subsidiar a provocação da jurisdição constitucional exercida pelo Eg. TJDF, cujos termos e argumentos restam ora incorporados a esta exordial (**doc. 3**).

Como ressaltado pela referida Promotoria Especializada, Brasília e seu entorno vêm sofrendo, nas últimas décadas, um processo vertiginoso, desordenado e autofágico de crescimento urbano e, por consectário, graves e incontáveis problemas passaram a fazer parte do cotidiano da população local, a exemplo da iminente crise no abastecimento de água, inadequação e/ou subdimensionamento da rede de drenagem pluvial, apagões na rede elétrica, inadequação do sistema de tratamento dos resíduos sólidos e saturação do sistema viário.

Especificamente quanto ao **sistema viário** e de **mobilidade urbana**, é de conhecimento notório que a frota de veículos em Brasília **dobrou** nos últimos 10 (dez) anos. Segundo pesquisa realizada em 12 capitais brasileiras e divulgada no ano de 2010, o **aumento foi de 103,6%**, passando de 626 mil veículos, em 2001, para 1,2 milhão, em 2011 (doc. 02).



Não por outra razão, na mesma notícia em que exposta a última pesquisa, restou asseverado: **“Se mantiver nesse ritmo a expansão sem que nada seja feito, a estimativa da Secretaria de Transportes é que até 2020 haverá um colapso”**.

Atento ao gravíssimo problema da mobilidade urbana, o Ministério Público do Distrito Federal e Territórios, por meio das Promotorias de Defesa da Ordem Urbanística, para assegurar uma cidade sustentável - e conseqüentemente um mínimo de qualidade de vida para seus habitantes -, vem fiscalizando cuidadosamente a **regularidade do licenciamento de empreendimentos potencialmente comprometedores da fluidez e da segurança do trânsito**, tendo instaurado procedimentos e promovido ações em desfavor daqueles que estejam em desconformidade com a legislação de regência (inclusive o Código de Trânsito Brasileiro).

Em muitos desses procedimentos, constata-se que o relatório de impacto de trânsito (RIT) e o respectivo laudo de conformidade – atestando a implantação (ou não) das medidas aptas a mitigar os efeitos negativos que os empreendimentos considerados Polos Geradores de Tráfego (PGT) causarão no trânsito local – **têm sido considerados pelos empresários como entraves à consecução de seus objetivos econômicos, levando-os a não apresentar o RIT ou, quando o fazem, a não implantar as obras exigidas pelo órgão de trânsito respectivo (DETRAN ou DER/DF)**.

O descumprimento de tais obrigações conduz o Ministério Público a exigir dos órgãos públicos que promovam as medidas cabíveis e se abstenham de conceder alvará de construção e carta de habite-se na ausência de apresentação/aprovação, respectivamente, **do RIT e do laudo de conformidade**, em fiel observância às normas federais e distritais.

O cumprimento da legislação de regência, todavia, a despeito de **preservar a função social da propriedade, o direito a uma cidade sustentável e a primazia do interesse coletivo sobre o particular**, acarreta, não raro, a paralisação de obras ou o impedimento do funcionamento de diversos empreendimentos, **contrariando, assim, grandes interesses econômicos e políticos**.

Nesse contexto, de forma súbita e na **contramão da legislação federal e do histórico normativo distrital de consolidação do relatório de impacto de trânsito e**



do laudo de conformidade, como instrumentos de planejamento urbano, foi publicado no dia 15 de setembro de 2014, o casuístico e imotivado Decreto nº 35.800/2014, que, com o intuito de prestigiar os interesses econômicos e políticos de alguns em detrimento dos preceitos constitucionais e legais protetores de toda a sociedade, **suprimiu** a exigência de apresentação desses documentos para obras licenciadas até 31 de dezembro de 2010 e ainda deixou de considerar o laudo de conformidade como condição necessária à concessão da carta de habite-se para quaisquer delas, sem determinar, ainda, marco temporal.

Referido Decreto foi impugnado por meio de Ação Civil Pública nº 2014.01.1.161493-2, ajuizada perante a Vara de Meio Ambiente, Desenvolvimento Urbano e Fundiário do Distrito Federal, no bojo da qual, **em sede liminar**, restou proferida a seguinte decisão:

Em face das considerações alinhadas, DEFIRO o provimento liminar e determino que o Distrito Federal exija a apresentação de relatório de impacto de trânsito para os empreendimentos considerados pólos geradores de tráfego, bem como exija o laudo de conformidade como condição necessária à emissão de carta de habite-se, sob pena de multa de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais) para cada descumprimento e sem prejuízo da responsabilização pessoal dos agentes públicos. (Doc. 03).

Além de todas as ilegalidades que permearam a edição do Decreto nº 35.800/14, tomou-se conhecimento, ao longo da tramitação da referida Ação Civil Pública, que sua edição atenderia exclusivamente a interesses privados, notadamente da classe empresarial atuante no ramo da construção civil.

Ainda durante tramitação do feito, **com o intuito de burlar a decisão que exigia o relatório de impacto de trânsito e do laudo de conformidade**, editou-se um novo Decreto, de nº 36.061, de novembro de 2014, segundo o qual o licenciamento e o atestado de conclusão do Centro Administrativo do Distrito Federal (CENTRAD) poderiam ser emitidos sem observância das disposições elencadas na Lei nº 2.105/1998 (Código de Edificações), vale dizer, **sem apresentação do RIT e do laudo de conformidade**.

Reconhecendo que o novo Decreto contrariava de forma inequívoca a decisão judicial proferida em 30/10/2014 e criava um verdadeiro regime de exceção



para o empreendimento inaugurado, a e. Magistrada referida anulou a carta de habite-se do CENTRAD e aplicou a multa prevista em sede liminar.

Buscando, ainda, garantir celeridade na resolução dos problemas que deveriam ter sido solucionados com a edição do Decreto nº 35.800/2014 – leia-se: expedição de carta de habite-se para inúmeros empreendimentos considerados polos geradores de tráfego sem apresentação de RIT –, o governo local constituiu uma força tarefa para priorizar a análise e conclusão dos processos administrativos justamente daqueles empreendimentos que descumpriram a legislação urbanística e edilícia.

O Poder Executivo ainda encaminhou projeto de lei à Câmara Legislativa, cujo objetivo, bem mais nefasto do que aquele pretendido pelo Decreto nº 35.800/2014, **foi extirpar definitivamente o RIT e o laudo de conformidade** para todos os empreendimentos considerados polos geradores de tráfego. Nesse aspecto, o Decreto nº 35.800/2014 era até menos danoso que a Lei ora impugnada, porque alcançou somente empreendimentos licenciados até 31 de dezembro de 2010.

A **Lei distrital nº 5.632/2016**, ora impugnada, pretendeu rechaçar uma realidade jurídica cuja validade fora reconhecida pelo Judiciário local ao suspender os efeitos do Decreto nº 35.800/2014 e manter a apresentação do RIT e o laudo de conformidade para a expedição da carta de habite-se.

Lamentavelmente, não tem sido incomum o Distrito Federal e a respectiva Câmara Legislativa editarem normas jurídicas das mais variadas espécies com o objetivo de **passar ao largo de decisões judiciais** que lhes são desfavoráveis. A título de exemplo, podem ser lembradas inúmeras legislações editadas após decisões judiciais relativas a licenciamento de atividades econômicas no Distrito Federal.

No caso em tela não foi diferente. A Lei nº 5.632/2016 ignora anterior pronunciamento do Judiciário e procura, uma vez mais - posto que de forma bem mais **abrangente e prejudicial à coletividade e à mobilidade urbana** -, alcançar os objetivos do repellido Decreto nº 35.800/2014.

Não somente isso: referida Lei, assim como o Decreto nº 35.800/2014, desprezam todo um sistema normativo distrital, desde há muito consolidado, que assegura a necessidade do RIT e do laudo de conformidade para expedição do alvará de construção e da carta de habite-se, respectivamente.



Nesse sentido, convém rememorar que, **desde 1998**, o Distrito Federal, norteado por princípios consagrados na Constituição Federal - em especial aqueles insculpidos nos artigos 182 e 225 - na Carta Política local (LODF), bem como no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, fez constar de sua legislação urbanística e edilícia a necessidade de análise dos impactos causados por obras ou serviços que interfiram direta ou indiretamente com o trânsito de veículos (art. 48 da Lei Distrital nº 2.105/98 - Código de Edificações).

Posteriormente, o Decreto nº 26.048/2005, discorrendo sobre as normas viárias, conceitos gerais e parâmetros para dimensionamento de sistema viário urbano, elaboração e modificação de projetos urbanísticos do Distrito Federal, **foi enfático quanto à exigência de apresentação do RIT como condição para a expedição do alvará de construção e à necessidade de constatação de implantação das medidas mitigadoras/compensatórias também previstas no referido relatório. Veja-se:**

Art. 37. A aprovação de projetos, mudança de uso, ocupação e localização de atividades consideradas pólos geradores de tráfego, constantes da Tabela VI do Anexo I deste Decreto, deve ter a anuência prévia do Departamento de Trânsito - Detran/DF ou Departamento de Estradas de Rodagem/DF-DER/DF, que segundo a jurisdição da via os projetos devem ter anuência da Subsecretaria de Urbanismo e Preservação – Sudur. Parágrafo único - Deve ser exigido do interessado o Relatório de Impacto no Tráfego e Sistema Viário do entorno, assim como projeto de acesso de veículos ao lote, com os seguintes procedimentos: a) A Subsecretaria de Urbanismo e Preservação – Sudur em conjunto com o Departamento de Trânsito – Detran/DF e o Departamento de Estradas de Rodagem/DF-DER/DF, quando for o caso, fornecerão as diretrizes, o roteiro do estudo, as orientações e as exigências pertinentes à elaboração do relatório e projetos, em conformidade com o Art.30 deste Decreto; b) Após a aprovação do Relatório de Impacto no Tráfego e Sistema Viário do entorno e dos projetos exigidos pelos órgãos envolvidos, o interessado deverá assinar um termo de compromisso com a Secretaria de Infra-Estrutura e Obras, para executar as obras e serviços previstos no relatório e projetos; **c) As obras implantadas devem ser vistoriadas pelos órgãos envolvidos para que o empreendimento possa ser liberado**”. (grifo nosso)

O aumento do tempo médio para aprovação dos licenciamentos de empreendimentos considerados polos geradores de tráfego, entretanto, provocou protestos por parte do **setor imobiliário**, sob o argumento de que inúmeros projetos arquitetônicos estavam paralisados junto às Administrações Regionais pendentes de apreciação do RIT.



Buscando atender aos **interesses** desse setor econômico, o Governo local editou o já mencionado Decreto nº 33.259, de 11 de outubro de 2011, constituindo grupo de trabalho para elaborar proposta de revisão do Decreto 26.048/2005 e, **antecipando-se** à realização desse estudo, deixando de considerar polos geradores de tráfego as obras com menos de 150 (cento e cinquenta) unidades habitacionais.

O estudo resultou na edição do Decreto nº 33.740/12, promovendo alterações no Decreto Regulamentador do Código de Edificações. Esse ato normativo, embora tenha atendido em parte os desejos dos construtores – ao passar a considerar como polo gerador de tráfego apenas empreendimentos acima de 150 unidades habitacionais – **manteve a necessidade de apresentação do RIT durante processo de licenciamento de empreendimentos considerados Polos Geradores de Tráfego e a imposição de o empreendedor custear (art. 12-A, § 4º) e comprovar (art. 50, §§ 8º e 9º) a implantação de medidas mitigadoras e/ou compensatórias previstas no referido estudo técnico.**

Com efeito, segundo o art. 12-A, acrescido ao Decreto nº 19.915/98 pelo Decreto nº 33.740/12, a aprovação de projeto de empreendimento cuja atividade seja considerada polo gerador de tráfego deve ser precedida de anuência do DETRAN/DF e do DER/DF, segundo a circunscrição da via e, nos termos da nova redação conferida aos §§ 8º e 9º do art. 50 do Código de Edificações, o certificado de conclusão para o empreendimento cuja atividade seja considerada polo gerador de tráfego somente pode ser expedido após apresentação do laudo de conformidade emitido pelo órgão de trânsito (§ 8º). Além disso, o laudo de conformidade deve ser emitido pelos órgãos responsáveis pela anuência somente quando todas as medidas mitigadoras e compensatórias, de responsabilidade do empreendedor, tiverem sido implantadas, conforme acordado no Termo de Compromisso (§ 9º).

Ainda sobre o Decreto nº 33.740/12, importante destacar a previsão do art. 12-A, § 2º, sobre a elaboração de Instrução Normativa Conjunta a ser expedida pelo DETRAN e pelo DER-DF, onde deveriam ser descritos os procedimentos, as diretrizes, as orientações, o documento e o conteúdo mínimo para análise e aprovação do RIT. Tal determinação resultou na edição da **Instrução Normativa Conjunta nº 01 do DETRAN e do DER-DF**, de 16 de setembro de 2013, prevendo em seu art. 4º:



Art. 4º – A aprovação de projetos e funcionamento de empreendimentos classificados com PGT dependem respectivamente da prévia emissão de Parecer Técnico Favorável e do Laudo de Conformidade expedido pelo Detran/DF ou DER/DF, em conjunto ou isoladamente, conforme o caso.

Nessa mesma toada, operou-se a publicação do Decreto nº 35.452, de 22 de maio de 2014, que **reforçou, uma vez mais, a importância e a imprescindibilidade do Relatório de Impacto de Trânsito e do Laudo de Conformidade** referidos em legislações pretéritas. Confira-se, a propósito, o inteiro teor do parágrafo 6º, do art. 12-C, abaixo transcrito:

Art. 1º – O Decreto nº 19.915, de 17 de dezembro de 1998, passa a vigorar acrescido do seguinte art. 12C:

“Art. 12C -

.....
§ 6º – O licenciamento de projetos edifícios e a emissão de Carta de Habite-se de empreendimentos classificados PGT de pequeno ou de grande porte dependem, respectivamente, da prévia emissão de Parecer Técnico Favorável e do Laudo de Conformidade expedido pelo DETRAN-DF ou DER-DF, em conjunto ou isoladamente, conforme o caso”

No mesmo sentido, também o parágrafo 18, deste artigo, reforça a exigência do laudo de conformidade, ressaltando sua imprescindibilidade para expedição da carta de habite-se. Veja-se:

“Art. 12-C

§18. Após a conclusão da obra, o interessado deverá requerer ao DER/DF ou ao DETRAN/DF, para que proceda à vistoria e emissão do Laudo de Conformidade, condição necessária para obtenção da Carta de Habite-se junto à Administração Regional respectiva”

Assim delimitada a evolução histórica do RIT como instrumento de tutela da ordem urbanístico-ambiental, conclui-se, sem necessidade de maior esforço intelectual, ser precisamente toda essa trajetória normativa de consolidação da primazia do interesse público que a **Lei nº 5.632/2016, ora atacada, tenta novamente interromper, ao deixar de exigir o RIT e o laudo de conformidade** para o Polo Gerador de Tráfego, fazendo-o de forma bem mais **abrangente e generalizada**, a caracterizar **manifesta insuficiência do dever de proteção estatal** e grave **violação ao princípio de proibição de retrocesso na seara urbanístico-ambiental.**



Não somente isso: a referida lei, objeto da presente ação direta, finda por **violar frontalmente diversos princípios constitucionais norteadores da Administração Pública, em especial os da razoabilidade, da proporcionalidade, da eficiência e do interesse público, ao limitar os poderes fiscalizatórios do órgão de trânsito na análise do projeto do empreendimento.**

Conforme se evidenciará doravante, as normas impugnadas **não passam pelo crivo dos requisitos da proporcionalidade**, assim: a **adequação** (o meio empregado não se revela *adequado* ao fim a que se destina); a **necessidade/vedação do excesso** (na medida em que *existem meios alternativos menos gravosos/onerosos* aos direitos fundamentais da coletividade/indivíduos para se alcançar os mesmos resultados pretendidos); e a **proporcionalidade em sentido estrito** (relação *custo-benefício* das normas impugnadas é **claramente desfavorável** – seus **prejuízos superam**, em muito, as vantagens auferidas com a prática dos atos autorizados).

III. Da inconstitucionalidade material

Como já antecipado, os vícios materiais de inconstitucionalidade das normas ora impugnadas contaminam *todos* os seus dispositivos e não apenas algum artigo ou dispositivo isolado, tendo em vista a nítida relação de **interdependência** existente entre eles.

No entanto, algumas disposições legais, que a partir de agora serão objeto de impugnação específica, encerram a própria *essência* das normas objeto da presente ação direta e, por isso, o reconhecimento de sua incompatibilidade com a LODF acabará por conduzir à declaração de inconstitucionalidade **consequencial, por arrastamento ou atração** de todas as outras normas integrantes dos mesmos diplomas normativos.

Da mesma forma, apesar de se ter ciência de que a declaração de inconstitucionalidade da Lei distrital 5.632/16 **torna automaticamente nulo o Decreto n.º 37.252/16, que a regulamentou (considerada a própria relação direta que se estabelece entre o ato regulamentar e seu fundamento de validade – a lei)**, não se deixará de demonstrar os vícios de inconstitucionalidade que contaminam também este ato infralegal/secundário.



Referidos dispositivos, destacados logo abaixo em negrito, vulneram diversas regras e princípios da Lei Orgânica do Distrito Federal, além de consubstanciarem afronta a disposições constitucionais expressas e implícitas relativas à **Administração Pública** (art. 19, *caput*, da LODF, e art. 37, *caput*, da CF/88), à **Política de Desenvolvimento Urbano** (inciso XX do art. 21 e art. 182, ambos da CF/88), ao **direito ao meio ambiente equilibrado e à qualidade de vida** (art. 225 da CF/88), que, por simetria com o art. 314 da LODF, e inciso VII do art. 2º e art. 40 da Lei nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade), determinam a observância da **gestão democrática das cidades e a efetivação da função social da propriedade urbana**. Violam, igualmente, princípios norteadores do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (Lei nº 4566/11), como adiante também se demonstrará como argumentação de reforço.

III.a) Art. 2º, inciso III:

Art. 2º – Para efeitos dessa Lei, considera-se:

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. (grifos acrescentados)

Embora a assertiva subsequente não esteja claramente explicitada na norma ora atacada, constata-se, após análise comedida e criteriosa de suas entrelinhas, que a Lei nº 5.632/2016, em síntese, **eliminou a exigência de realização de estudo técnico (RIT)** acerca dos impactos causados no sistema viário em razão da implantação de empreendimentos considerados polos atrativos de trânsito, **ao se referir apenas à análise do projeto (arquitetônico) apresentado pelo empreendedor, ainda assim somente no tocante aos parâmetros de acesso e áreas para estacionamento.**

Ao assim proceder, a norma impugnada afrontou, em primeiro lugar, o núcleo essencial dos **princípios da proporcionalidade/razoabilidade** e do **interesse público** (art. 19, I, da LODF).

Com efeito, a **dispensa generalizada do RIT**, a toda evidência, em primeiro lugar não passa pelo crivo analítico do princípio da proporcionalidade e seus



requisitos, a saber: a **adequação** (o meio empregado não se revela *adequado* ao fim a que se destina); a **necessidade/vedação do excesso** (na medida em que *existem meios alternativos menos gravosos/onerosos* aos direitos fundamentais da coletividade/indivíduos para se alcançar os mesmos resultados pretendidos); e a **proporcionalidade em sentido estrito** (relação *custo-benefício* da norma impugnada é **claramente desfavorável** – seus **prejuízos superam**, em muito, as vantagens obtidas com a prática dos atos autorizados).

Na linha de proteção urbanístico-ambiental, o relatório de impacto de trânsito (RIT) é, em definição livre, o estudo técnico em que são: (i) analisados os impactos no trânsito e na geometria viária causados por grandes construções consideradas **polos geradores de tráfego**; (ii) fixadas as necessárias medidas mitigadoras ou compensatórias a serem adotadas pelo empreendedor, a fim de garantir as condições de trafegabilidade e de segurança no local.

Os polos geradores de tráfego são empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres.

A implantação e a operação de polos geradores de tráfego comumente causam impactos na circulação viária, requerendo uma **abordagem sistêmica de análise e tratamento que leve em conta simultaneamente seus efeitos indesejáveis na mobilidade e acessibilidade de pessoas e veículos e o aumento da demanda de estacionamento em sua área de influência**.

Os impactos sobre a circulação ocorrem quando o volume de tráfego nas vias adjacentes e de acesso ao polo gerador de tráfego se eleva de modo significativo, **devido ao acréscimo de viagens gerado pelo empreendimento**, reduzindo os níveis de serviço e de segurança viária na área de influência.

Tal situação produz muitos **efeitos indesejáveis**, tais como: congestionamentos, que provocam o aumento do tempo de deslocamento dos usuários do empreendimento e daqueles que estão de passagem pelas vias de acesso ou adjacentes, além do aumento dos custos operacionais dos veículos utilizados,



deterioração das condições ambientais da área de influência do polo gerador de tráfego, a partir do aumento dos níveis de poluição e da redução do conforto durante os trajetos.

Dada a necessidade de análise de todas essas *variáveis* e *circunstâncias*, o **RIT tem por objeto analisar**, dentre outros temas:

- os volumes classificados de tráfego na hora de pico nas principais interseções viárias (intensidade e sentido dos fluxos);
- a capacidade viária e o nível de serviço nos acessos e principais interseções (semáforizadas ou não);
- a previsão da demanda futura de tráfego;
- a estimativa de geração de viagens produção e atração de viagens pelo empreendimento, por dia e na hora de pico;
- a produção e atração de viagens pelo empreendimento, por dia e na hora de pico;
- a divisão modal das viagens geradas pelo empreendimento;
- a distribuição espacial das viagens geradas e alocação dos volumes de tráfego no sistema viário da área de influência (vias principais de acesso e vias adjacentes ao empreendimento);
- o carregamento dos acessos e principais interseções (semáforizadas ou não), na hora de pico, com o volume de tráfego total (ou seja, volume de tráfego na situação sem o empreendimento mais o volume gerado pelo empreendimento);
- a análise comparada da capacidade viária e do nível de serviço nos acessos e principais interseções (semáforizadas ou não) nas situações sem e com o empreendimento;
- a identificação dos segmentos viários e aproximações de interseção significativamente impactados pelo tráfego adicional;
- a avaliação das condições de acesso e de circulação de veículos e de pedestres no entorno, levando em conta as possíveis interferências dos fluxos gerados pelo empreendimento nos padrões vigentes de fluidez e segurança do tráfego;
- a avaliação dos impactos nos serviços de transporte coletivo e/ou táxi e/ou transporte escolar em operação na área de influência do empreendimento e;
- elaboração da matriz de análise de impactos, considerando os seguintes critérios de avaliação: fase de ocorrência do impacto, reflexo sobre o ambiente (positivo, negativo, não qualificável), nível de reversibilidade, periodicidade, abrangência espacial e magnitude relativa do impacto.



Assim, a eliminação do RIT, bem como a definição *restritiva* trazida pelo referido artigo com a previsão de análise do projeto arquitetônico de polos geradores de tráfego **apenas quanto aos parâmetros de acesso e áreas para estacionamento, representam, de forma inequívoca, gravíssima vulneração a direitos fundamentais coletivos e individuais**, notadamente ao **direito sustentável das cidades tanto no aspecto da mobilidade como na qualidade de vida e segurança de motoristas e pedestres**.

Como já ressaltado, Brasília, apesar de contar com apenas 56 anos, já convive com problemas normalmente presentes em metrópoles centenárias. **A iminência do colapso do sistema de trânsito local, conforme estudos mais recentes divulgados na parte inicial desta petição inicial, exige uma postura mais rigorosa e criteriosa por parte do Estado**, a fim de minimizar os problemas decorrentes do vertiginoso crescimento da frota de veículos do Distrito Federal e da consequente deficiência de seu sistema viário.

Essa realidade desoladora e altamente preocupante também se faz sentir na questão da mobilidade urbana, tanto que, dada a gravidade da situação instalada em nossa Capital, os governantes locais dedicaram especial atenção a essa temática, editando importantes dispositivos legais que ampliaram e densificaram instrumentos de tutela ao meio ambiente natural e artificial, à ordem urbanística e, principalmente, aos direitos fundamentais e sociais da população. Exemplos desses instrumentos valorizados pelo governo local foram o Relatório de Impacto de Trânsito (RIT) e o laudo de conformidade.

Com efeito, o Governo do DF, ciente das condições de saturação do sistema viário e, por consequência, da **situação de perigo no trânsito**, não ficou indiferente aos prejuízos causados à saúde e à qualidade de vida da população em decorrência do aumento de estresse no trânsito (que lidera o *ranking* das causas de estresse), do aumento do tempo médio de deslocamento entre um ponto e outro da cidade, principalmente em horário de pico, e ao **aumento no número de acidentes de trânsito, inclusive fatais**.

Assim, desde a regulamentação do **Código de Edificações no ano de 1998**, o Distrito Federal, em consonância com o Código de Trânsito Brasileiro e com princípios constitucionais de tutela social, tem editado normas (leis, decretos e instrução



normativa) cujos objetivos são resguardar o interesse coletivo e, ao mesmo tempo, assegurar que a função social da propriedade urbana seja atendida como forma de garantir que as cidades se tornem locais de convivência harmônica e saudável para todos nela residentes.

A finalidade desse **conjunto legislativo** não foi outra que não a de conferir primazia ao interesse público, tutelar interesses fundamentais e sociais da população relacionados à saúde, qualidade de vida, segurança no trânsito e sustentabilidade da cidade, além de garantir que a propriedade exerça sua função social.

No entanto, o disposto no **inciso III do art. 2º da Lei nº 5.632/2016**, por sua vez, **representa clara configuração de proteção estatal deficiente e de retrocesso urbanístico-ambiental ao eliminar o RIT** e, assim, deixar de promover e assegurar os direitos fundamentais coletivos e individuais duramente conquistados.

A propósito, o **princípio da proibição do retrocesso**, ora violado, encontra-se presente em diversos dispositivos da Lei Orgânica do Distrito Federal, a exemplo dos seus **artigos 158, 312, 314 e 326**, que estabelecem como objetivo da ordem econômica, da política de desenvolvimento urbano e rural e do sistema de **planejamento territorial e urbano** do Distrito Federal **a melhoria** da qualidade de vida da população.

Assim, com a edição da Lei distrital 5.632/16, objetivos previstos na LODF, como a "adequada distribuição espacial das atividades sócio-econômicas e dos equipamentos urbanos e comunitários" (art. 312, inc. I) **são solenemente abandonados** e importantes **princípios norteadores da política de desenvolvimento urbano são vilipendiados**, como o que trata da "**justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização**" (art. 314, inc. III) e da "**prevalência do interesse coletivo sobre o individual e do interesse público sobre o privado**" (inc. V).

O referido dispositivo, em especial, está, também, em desconformidade com preceitos constitucionais insculpidos principalmente nos **arts. 21, inciso XX, 182 e 225 da Magna Carta**, que tratam do desenvolvimento urbano e da proteção ao meio ambiente.



Sobre este ponto, sempre esclarecedoras as lições de INGO WOLFGANG SARLET e TIAGO FENSTERSEIFER em obra intitulada *O Princípio da Proibição de Retrocesso Ambiental* (grifos acrescentados):

“Diante da insuficiência manifesta de proteção, há violação do dever de tutela estatal, e, portanto, está caracterizada a inconstitucionalidade da medida, tenha ela natureza omissiva ou comissiva, sendo possível o seu controle judicial, de tal sorte que, nesse contexto, **ganha destaque a própria vinculação do Poder Judiciário (no sentido de um poder-dever) aos deveres de proteção, de modo que se lhe impõe o dever de rechaço da legislação e dos atos administrativos inconstitucionais, ou, a depender das circunstâncias, o dever de correção de tais atos mediante uma interpretação conforme a Constituição e de acordo com as exigências dos deveres de proteção e da proporcionalidade.** A vinculação do Poder Judiciário aos direitos fundamentais, e, portanto, aos deveres de proteção, guarda importância singular não só para a análise da categoria da **proibição de proteção insuficiente, mas também para garantia da proibição de retrocesso**, que constitui um dos eixos deste Capítulo, posto que, também no que diz respeito a atos do poder público que tenham por escopo a supressão ou redução dos níveis de proteção social e ambiental (cujo controle igualmente implica consideração dos critérios da proporcionalidade na sua dupla perspectiva) caberá aos órgãos jurisdicionais a tarefa de identificar a ocorrência de prática inconstitucional e, quando for o caso, afastá-la ou corrigi-la.
(...)

Assim, na medida em que a **proibição de retrocesso socioambiental** se coloca como “blindagem protetiva” em face da atuação dos poderes públicos, no âmbito das suas funções legislativa, administrativa e judiciária, pode-se conceber a sua incidência sobre a própria estrutura administrativa e organizacional do Estado voltada à promoção de determinado direito fundamental. Com base em tal entendimento, **determinado ato administrativo que culminasse por reduzir em demasia – portanto, de forma desproporcional – a estrutura administrativa hoje existente para a tutela ecológica, impossibilitando a fiscalização e a adoção de políticas públicas ambientais de modo minimamente suficientes para salvaguardar tal direito fundamental, estaria por violar a proibição de retrocesso socioambiental (além da proibição de proteção insuficiente!) e a medida administrativa em questão estaria eivada de inconstitucionalidade.**” (páginas 140-141, 163-164)

Além da inconstitucionalidade acima demonstrada, o inciso III do art. 2º, **viola comando explícito da LODF** que define as **competências** e o **poder de polícia administrativa** do órgão de trânsito distrital, conforme disposição constante de seu **art. 124-A e respectivo parágrafo único**, *in verbis* (sem grifos no original):

Art. 124-A. O Departamento de Trânsito do Distrito Federal Detran-DF, entidade autárquica integrante do Sistema Nacional de Trânsito, com personalidade jurídica própria e autonomia



administrativa, financeira e técnica, **é o órgão executivo de trânsito, vinculado à Secretaria de Estado de Segurança Pública do Distrito Federal.**

Parágrafo único. Compete ao Detran-DF, além das atribuições fixadas na legislação federal, o exercício do poder de polícia administrativa de trânsito no âmbito do Distrito Federal, bem como a fixação dos preços públicos a serem cobrados pelos serviços administrativos prestados aos usuários.

Apenas a título de **reforço de argumentação**, a norma atacada vulnera também o disposto no **art. 93 do Código de Trânsito Brasileiro**, porquanto **limita a análise do empreendimento somente a dois pontos** (área para estacionamento e indicação de vias de acesso), enquanto aquele Diploma Federal prevê que essas informações devam constar do projeto, permitindo, ao mesmo tempo, o **estudo sistêmico e amplo das possíveis interferências que um polo gerador de tráfego provocará em sua área de influência**. Confira-se:

Art. 93 – nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em polo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas.

A eliminação do RIT por lei distrital, portanto, vulnera claramente a lei federal de trânsito, retirando dos respectivos órgãos – DETRAN OU DER/DF – o seu **poder-dever de propor medidas corretivas** e se manifestar sobre **todos os aspectos dos projetos de edificações que possam causar impacto no trânsito**.

Obviamente, uma lei distrital, cujo pretense objetivo é justamente dispor sobre polo atrativo de trânsito, **jamais poderia negar vigência ao Código de Trânsito Brasileiro**, principalmente quando ela afasta a proteção estatal, instituída em âmbito federal, na seara urbanístico-ambiental.

Ainda a título de reforço argumentativo, importa destacar que a extinção do RIT contraria também princípios do **Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal** – PDTU/DF (Lei Distrital nº 4.566/2011).

Com efeito, o art. 4º, inciso X, da referida norma, em consonância com o CTB, estabelece que será dado ***tratamento especial na inserção de polos geradores de viagens, por meio de instituição de instrumentos legais que promovam a adequada***



acessibilidade aos empreendimentos, garantindo-se a mobilidade de todos os usuários, bem como o desempenho operacional seguro e eficaz dos sistemas viário e de transportes.

Além disso, o art. 26 da aludida lei, prevê como objetivos para a consolidação do sistema viário do Distrito Federal: *o planejamento e a operação do tráfego de maneira a ordenar a circulação, a redução de acidentes e minimização dos conflitos entre veículos e pedestres, o desenvolvimento de sistemas de orientação de tráfego, de forma que usuários evitem rotas congestionadas, a realização de intervenções viárias urbanas para eliminar discontinuidades e gargalos e o estabelecimento de parâmetros mais restritivos em áreas com problemas de congestionamentos.*

À evidência, a Lei nº 5.632/2016 culmina por suprimir o instrumento legal (RIT) apto a promover a *“adequada acessibilidade aos empreendimentos, garantindo-se a mobilidade de todos os usuários, bem como o desempenho operacional seguro e eficaz dos sistemas viário e de transportes”*, além de impedir o *adequado planejamento do tráfego de forma a ordenar a circulação e estabelecer parâmetros mais restritivos em áreas com problemas de congestionamento*, afrontando, por conseguinte, os mencionados artigos 4º, inciso X, e 26 da Lei Distrital nº 4.566/11 (Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal).

Merece destaque, igualmente, **a ausência de qualquer estudo técnico comedido e criterioso, indispensável em decretos com tamanha potencialidade de interferência na vida diária dos cidadãos**, hábil a comprovar, de forma inequívoca, que o RIT e o laudo de conformidade **não são instrumentos capazes** de minimizar conflitos entre veículos e pedestres, ordenar a circulação, reduzir acidentes, eliminar gargalos, garantir desempenho operacional seguro e eficaz do sistema viário, garantir, enfim, a fluidez e a segurança do trânsito e, por consequência preservar a saúde e a qualidade de vida dos residentes.

A rigor, eventual estudo técnico fatalmente conduziria a conclusões diametralmente opostas àquelas sobre as quais se assenta a Lei nº 5.632/2016. Outro não foi o entendimento da i. Juíza da Vara do Meio Ambiente, Desenvolvimento Fundiário e Urbano do DF, quando do julgamento da ACP mencionada alhures, ao asseverar:



(...) caso tivessem sido consultados, os moradores da cidade e destinatários diretos da política pública urbanística jamais concordariam com o teor do Decreto Distrital nº 35.800/14, tendo em vista seu **efeito nefasto no dia-a-dia da população**. Aliás, considerando o trânsito caótico que se observa no Distrito Federal na atualidade, torna-se **difícil vislumbrar motivação técnica para a publicação do referido ato**, especialmente porque as diretrizes estabelecidas pelo Estatuto da Cidade foram positivadas em 2001, não se tratando de qualquer novidade para os empreendedores da área da construção civil.

Deve ser reconhecido, em tal contexto, o vício supremo de inconstitucionalidade que inquina de nulidade absoluta a norma do inciso III do art. 2º da Lei nº 5.632/2016, seja pela manifesta vulneração a **direitos fundamentais individuais e coletivos e ao princípio de proibição de retrocesso urbanístico-ambiental**, seja em razão de sua incompatibilidade vertical com o arcabouço teórico e normativo acerca da proteção estatal da ordem urbanística, do meio ambiente, da saúde e da qualidade de vida da população, **todos previstos expressamente na Lei Orgânica do Distrito Federal**, seja, ainda, pela completa inexistência de estudos técnicos a justificarem, em bases idôneas e racionais, a extinção pura e simples da exigência do RIT, não lastreada em genuíno **interesse público**.

III.b - Art. 3º:

Esse artigo da Lei distrital 5.632/16 alterou substancialmente o **parâmetro** até então utilizado para o enquadramento de empreendimentos de vulto como polos atrativo de trânsito. Eis o teor de sua redação:

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.

Segundo o disposto no Decreto nº 33.740/2012, a classificação de empreendimento como polo gerador de tráfego ocorria em razão do seu *porte* ou da *atividade exercida*. Doravante, pretende-se que o seja em razão do *número de vagas de garagem* de cada empreendimento.

Sem embargo, a exemplo da **eliminação** do RIT, essa opção legislativa **se divorcia do interesse público** e trará incontáveis e irreversíveis prejuízos à população do Distrito Federal, notadamente porque fulcrada em premissas e análises **equivocadas**, valendo-se, por parâmetro, de uma realidade fática e urbanística absolutamente diversa de cidades situadas no Estado de São Paulo, que não se coadunam com aquelas vivenciadas pelo Distrito Federal, como adiante se evidenciará.

Ademais, a alteração desse parâmetro também está **desprovida** de estudos técnicos adequados a evidenciarem sua viabilidade, conveniência e **interesse público**.

Releva ressaltar, a propósito, que tanto a Exposição de Motivos da Casa Civil do Governo do DF, como as **Emendas Modificativas (EM) ao projeto originário, ampliam sem qualquer critério os limites de vagas previstos no PL nº 726/2015**, o que reforça a **ausência de estudos técnicos criteriosos** acerca da conveniência e do **interesse público** na alteração do parâmetro para classificação de empreendimentos como polos geradores de tráfego. Confira-se:

	PL	EM 01	EM 03	EMCC	Atualmente
I – a (vagas)	300	500	400	400	150 unidades
I – b (vagas)	240	300	300	300	proporcional
I – c (vagas)	120	200	200	200	depende do uso



II – a (vagas)	20.000	25.000	150 unidades
II – b (vagas)	12.000	15.000	proporcional
II – c (vagas)	6.000	7.500	-*
II – d (vagas)	3.000	3.750	-*

*Há exigência de vagas atualmente mesmo quando não é PGT, se enquadrando no I - b

Nesse particular, mostra-se patente, além de falta de qualquer planejamento para a disciplina do tema, a situação de afronta aos **princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e do interesse público**, expressos no artigo 19, *caput*, da LODEF, quando da **ponderação** com os direitos e garantias fundamentais envolvidos, ao promover, a norma impugnada, significativa **redução dos níveis de proteção** de interesses da coletividade em benefício de interesses econômicos e privados.

Dito de outro modo, a norma atacada, também neste particular aspecto (alteração do **parâmetro** utilizado para o enquadramento de empreendimentos de vulto como polos atrativo de trânsito), não passa pelo crivo analítico dos requisitos da proporcionalidade, assim a **adequação** (o meio empregado não se revela *adequado* ao fim a que se destina); a **necessidade/vedação do excesso** (na medida em que *existem meios alternativos menos gravosos/onerosos* aos direitos fundamentais da coletividade/indivíduos para se alcançar os mesmos resultados pretendidos); e a **proporcionalidade em sentido estrito** (relação *custo-benefício* das normas impugnadas é **claramente desfavorável** – seus **prejuízos superam**, em muito, as vantagens auferidas com a prática dos atos autorizados).

III.c – Art. 4º, *caput*, §§ 2º, 3º e 5º, da Lei Distrital nº 5.632/2016; e arts. 7º, *caput*, e 9º, §§ 2º e 4º, do Decreto Distrital nº 37.252/2016:

Os referidos dispositivos legais e regulamentares colidem frontalmente com princípios constitucionais basilares que regem a Administração Pública ao (i) *restringirem a competência e as atribuições do órgão do trânsito*; (ii) *fixarem prazo improrrogável e incompatível com a execução de atos administrativos complexos e com a reconhecida carência de servidores públicos com especialização na área de engenharia de trânsito*; (iii) *impedirem a reanálise, por parte do órgão de trânsito, de projetos relativos a polos geradores de tráfego* e; (iv) *admitirem anuência tácita do*



órgão de trânsito na hipótese de transcurso do prazo de 30 (trinta) dias sem análise conclusiva do projeto.

Assim, o art. 4º, *caput*, da Lei Distrital nº 5.632/2016, reproduzido literalmente no art. 7º, *caput*, do Decreto Distrital nº 37.252/2016, viola os princípios constitucionais da **legalidade, eficiência do serviço público e da responsabilidade intergeracional**, ao elencar, **em rol taxativo**, quais são as competências dos órgãos de trânsito para fins de emissão do Termo de Anuência em relação ao projeto de polo gerador de viagens.

Confira-se a redação dos dispositivos que **restringem, desproporcional e injustificadamente**, a competência fiscalizatória **inerente** ao poder de polícia administrativa dos órgãos de trânsito sobre a matéria (grifos acrescentados):

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**:

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.

Art. 7º 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**:

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.

Constata-se, assim, que a terminologia empregada pelas normas (“exclusivamente”) restringe de maneira desproporcional e indevida um relevante **poder administrativo** de defesa do interesse público e social, representado pelo **poder de polícia administrativa exercido pelo DETRAN**.

A propósito, imperioso ressaltar que a norma atacada **colide frontalmente** com o parâmetro da LODF, na parte em que define as **competências do órgão de**



trânsito distrital, conforme disposição expressa de seu **art. 124-A e respectivo parágrafo único**, *in verbis*:

Art. 124-A. O Departamento de Trânsito do Distrito Federal Detran-DF, entidade autárquica integrante do Sistema Nacional de Trânsito, com personalidade jurídica própria e autonomia administrativa, financeira e técnica, **é o órgão executivo de trânsito, vinculado à Secretaria de Estado de Segurança Pública do Distrito Federal.**

Parágrafo único. Compete ao Detran-DF, além das atribuições fixadas na legislação federal, o exercício do poder de polícia administrativa de trânsito no âmbito do Distrito Federal, bem como a fixação dos preços públicos a serem cobrados pelos serviços administrativos prestados aos usuários.

Há também, por razões evidentes, violação aos **princípios constitucionais da proporcionalidade, da prevalência do interesse público sobre o particular, da legalidade e da eficiência do serviço público**, além de se suprimir, de forma ilegal, competências **inerentes** a um órgão de trânsito, **impedindo o pleno controle da legalidade dos atos administrativos que lhe incumbem.**

Com efeito, a prevalecer a redação conferida às normas impugnadas, o DETRAN e/ou DER/DF estariam limitados, exclusivamente, à análise de **alguns aspectos viários referentes ao polo gerador de tráfego**, ficando impedidos de formular exigências diversas daquelas taxativamente elencadas, tais como patamares de acomodação e acessibilidade de pedestres.

Tal restrição impõe ao órgão de trânsito a análise **tão somente da localização da disposição de acesso (cancela) e não o acesso em si**, reduzindo-se, desse modo, **sua competência disciplinada em Lei Federal** (art. 93 do Código de Trânsito Brasileiro) **a uma simples atividade de conferência de arquitetura, o que nem de longe se compatibiliza com a defesa do interesse público e social**. Dito de outro modo, a norma impugnada cria, de modo **inconstitucional**, impedimento legal ao DETRAN de analisar as questões afetas à segurança, higidez e boa fluência de trânsito propriamente ditas.

Além de interferir nas competências do órgão de trânsito já definidas por Lei Federal e **pela LODE**, a limitação de análise e a liberação facilitada dos empreendimentos pelo órgão de trânsito fatalmente exporá a risco concreto a população



como um todo, uma vez que aspectos viários importantes não poderão ser corrigidos ou impedidos, sequer examinados adequadamente pelo referido órgão, que terá seu dever de fiscalização tolhido e confinado à liberação de projetos, **independentemente dos impactos nefastos que essa análise superficial determinada pelos diplomas normativos atacados poderá ocasionar no seio da coletividade.**

Há, portanto, flagrante violação ao disposto no **art. 225 da CF/88** e no **art. 314 e respectivo parágrafo único da LODF**, ao se estabelecer uma situação de risco para toda população do Distrito Federal, restringindo-se a competência do órgão de trânsito de analisar, manifestar-se e propor relevantes alterações nos projetos, limitando-se a atividade fiscalizatória dos especialistas de trânsito do Distrito Federal a uma mera atividade burocrática de liberação, ou não, de documentos que lhes são apresentados.

A Lei nº 5.632/2016 impede, portanto, que os órgãos de trânsito exerçam de forma plena, adequada e eficiente as funções de polícia administrativa que lhe são próprias (art. 124-A e respectivo parágrafo único da LODF).

Tal não bastasse, o **art. 4º da lei impugnada e o § 4º do art. 9º do Decreto 37.252/16** igualmente afrontam diversos **princípios que regem a atuação da Administração Pública**. Veja-se:

(i) **Lei Distrital nº 5.632/2016:**

Art. 4º (...)

§ 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 aqueles decorrentes de fatos novos.**

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

(ii) **Decreto Distrital nº 37.252/2016:**

Art. 9º (...)

§ 2º 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 O decurso do prazo de análise sem manifestação conclusiva implica anuência tácita do órgão de trânsito em relação ao polo gerador de viagens.



Percebe-se, sem maiores dificuldades, que os dispositivos vergastados, a pretexto de desburocratizarem o processo de análise da implantação de novos empreendimentos no DF, almejam, em realidade - fazendo-o sem qualquer justificativa de fundo material relevante -, a mera **aceleração da aprovação de projetos superficiais e contratados pelo interessado, especialmente daqueles de natureza imobiliária, em detrimento da razoabilidade, da eficiência administrativa e da prevalência do interesse público sobre o particular.**

Cumprе anotar, no ponto, que o referido lapso temporal de 30 (trinta) dias, mesmo na hipótese de se aceitar (apenas *ad argumentandum tantum*) a restrição das competências do órgão é trânsito, apresenta-se completamente exíguo para a análise de projetos envolvendo grandes empreendimentos imobiliários, seja pela complexidade das questões envolvidas, seja pela manifesta insuficiência de técnicos nessa área.

Por certo, a população do Distrito Federal não poderá ser ainda mais penalizada com a intensificação dos problemas de mobilidade urbana em razão de eventual insuficiência da estrutura administrativa do órgão de trânsito - sobretudo em tempos de superação do limite prudencial de gastos com pessoal pelo Governo do Distrito Federal -, para análise de referidos empreendimentos em prazo, insista-se, tão escasso e desarrazoado, consideradas as atuais circunstâncias.

A possibilidade de agravamento das condições de tráfego e o conseqüente comprometimento na qualidade de vida da população restam ainda mais evidentes com a agora autorizada **anuência tácita ao projeto**, caso transcorrido o prazo de 30 (trinta) dias sem sua apreciação pelo órgão competente.

A figura da **anuência tácita por parte do Poder Público**, em termos práticos, tem se revelado, ao longo dos anos, como instituto manifestamente incompatível com o arcabouço jurídico protecionista do interesse público, tal como delineado pelo Direito Administrativo, por render ensejo a que empreendimentos de grande monta (como empreendimentos imobiliários, *shopping's center's*, etc.) sejam açodadamente liberados **sem qualquer tipo de análise minimamente satisfatória dos respectivos projetos** por parte do órgão de trânsito, propiciando a instalação do caos, da desordem e da insegurança nas vias públicas.



Efetivamente, **nenhum órgão da Administração Pública pode “anuir tacitamente” com irregularidades ou ilegalidades apenas pelo mero decurso de prazo exíguo**, pois isso implicaria grave violação aos princípios constitucionais da **moralidade**, da **razoabilidade**, da **legalidade**, do **interesse público** e da **eficiência**, todos **previstos pelo artigo 19, caput, a Lei Orgânica do Distrito Federal**, além de representar condenável primazia de interesses privados e econômicos em detrimento do bem estar da coletividade.

Também aqui caracteriza-se, portanto, injustificável violação ao parâmetro do **art. 124-A e respectivo parágrafo único** da LODF.

Para mais que isso, eventual “anuência tácita” poderia, inclusive, vir a configurar a prática, pelos agentes públicos responsáveis pela análise e aprovação dos projetos submetidos aos órgãos em questão, de atos de improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429/92.

III.d) Art. 5º, inciso I, da Lei Distrital nº 5.632/2016:

O artigo 5º, inciso I, da lei impugnada, faz tabula rasa dos princípios constitucionais da **legalidade, eficiência do serviço público e da responsabilidade intergeracional**, bem como o **direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado para as presentes e futuras gerações e a uma cidade sustentável**, ao prever a **substituição** do *Termo de Anuência pelo Atestado de Viabilidade* (previsto na lei do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV). Confira-se (grifos acrescentados):

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.

O dispositivo impugnado trabalha com a realidade inconstitucional trazida pela Lei nº 5.632/2016, decorrente da **extinção do RIT**, e por isso admite, **em qualquer**



hipótese, a substituição do Atestado de Viabilidade (previsto nas hipóteses de realização de EIV) pelo Termo de Anuência.

Ocorre que a própria Lei do EIV (Lei nº 5.022/2013) estabelece exceções em que a análise de questões viárias **não integra** esse estudo. Confira-se (grifos acrescentados):

Art. 5º Na hipótese de empreendimento ou atividade sujeita à exigência simultânea de elaboração de EIV e de avaliação de impacto ambiental ou de relatório de impacto de trânsito, os instrumentos de avaliação podem ser incorporados em um único instrumento, desde que:

I – seja contemplado o conteúdo mínimo dos instrumentos;

II – representantes dos órgãos responsáveis pela avaliação dos instrumentos integrem a Comissão de Análise.

§ 1º O Estudo de Impacto Ambiental e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA substituem a exigência de EIV, quando incorporarem seu conteúdo.

§ 2º **O EIV substitui o Relatório de Impacto de Trânsito – RIT, quando incorporar o seu conteúdo.**

Apesar do comando contido na Lei do EIV, a lei ora impugnada não permite ao aprovador do projeto identificar se essa substituição é possível, havendo, portanto, a possibilidade de **dispensa** de *Termo de Anuência* a empreendimentos que **não foram analisados do ponto de vista viário**, com todas as consequências disso decorrentes para a população, o meio ambiente, a mobilidade urbana e o interesse público primário.

Constata-se, desse modo, menoscabo aviltante aos princípios constitucionais consagrados pela LODF, no que pertine à **legalidade, à eficiência e à responsabilidade intergeracional**, na medida em que o dispositivo atacado prevê a substituição do *Termo de Anuência* pelo *Atestado de Viabilidade*, **mesmo em situações em que o empreendimento não foi submetido à análise do órgão de trânsito**, em flagrante vulneração ao disposto no **art. 124-A e respectivo parágrafo único** da Carta Política local, a estatuir as competências do DETRAN, *in verbis*:

Art. 124-A. O Departamento de Trânsito do Distrito Federal Detran-DF, entidade autárquica integrante do Sistema Nacional de Trânsito, com personalidade jurídica própria e autonomia administrativa, financeira e técnica, é o órgão executivo de trânsito, vinculado à Secretaria de Estado de Segurança Pública do Distrito Federal.



Parágrafo único. Compete ao Detran-DF, além das atribuições fixadas na legislação federal, o exercício do poder de polícia administrativa de trânsito no âmbito do Distrito Federal, bem como a fixação dos preços públicos a serem cobrados pelos serviços administrativos prestados aos usuários.

III.e) Arts. 6º, caput e §§ 3º, 5º e 9º da Lei Distrital nº 5.632/2016, e arts. 2º, 3º e 6º, do Decreto Distrital nº 37.252/2016: a inconstitucionalidade substantiva da figura da Contrapartida Pecuniária de Mobilidade Urbana.

Os dispositivos legais e regulamentares aqui hostilizados atentam contra os princípios constitucionais da eficiência, do interesse público, da responsabilidade intergeracional e da isonomia, previstos na Lei Orgânica do Distrito Federal.

Confira-se o teor das referidas normas (grifos acrescentados):

Art. 6º da Lei Distrital nº 5.632/2016:

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.**

§ 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.

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

Arts. 2º e 3º, do Decreto Distrital nº 37.252/2016:

Art. 2º A Contrapartida de Mobilidade Urbana deverá ser calculada pelo órgão gestor responsável pelo licenciamento de obras e edificações.

§ 1º O valor da Contrapartida de Mobilidade Urbana corresponderá a 0,5% do custo estimado do empreendimento, calculado com base na Tabela de Custo Unitário Básico do Distrito Federal, nos termos do art. 6º da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016.

§ 2º O órgão responsável pelo licenciamento de obras e edificações notificará em comunicado de exigência o proprietário ou titular do direito de construir, ou seu representante legalmente constituído, para o recolhimento da Contrapartida de Mobilidade Urbana.

Art. 3º A Contrapartida de Mobilidade Urbana será calculada pela fórmula $CMU = CEM \times PA$, onde:

I – CMU é o valor a ser pago como Contrapartida de Mobilidade Urbana;

II – CEM é o custo estimado do empreendimento, 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;

III – PA é o percentual aplicável, que varia entre 0,5 e 1,5% conforme § 2º, do art. 6º, da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016.

Parágrafo único. Até o advento da regulamentação para o cálculo do valor da Contrapartida de Mobilidade Urbana nos termos do § 1º do art. 6º da Lei 5.632, de 17 de março de 2016, o índice “PA” será aplicado no montante de 0,5% do custo estimado do empreendimento, conforme § 1º do art. 2º deste Decreto.

A instituição da figura da **Contrapartida de Mobilidade Urbana** – dificuldade inexistente em se aquilatar - **não atende ao interesse público e poderá resultar em sérios prejuízos ao erário, à mobilidade urbana e à população do Distrito Federal como um todo**, especialmente porque a norma impugnada não previu as *condições*, os *prazos* e os *locais* para implantação das **medidas mitigadoras**.



Pela leitura atenta do § 9º do art. 6º da Lei nº 5.632/2016 e do art. 6º do Decreto nº 37.252/2016, constata-se que a *carta de habite-se* dos empreendimentos poderá ser expedida **após quitação integral da denominada Contrapartida de Mobilidade Urbana**, nada se prevendo a respeito do momento da implantação das referidas medidas mitigadoras/compensatórias.

A adoção do instituto da contrapartida, é imperioso esclarecer, foi inspirada no modelo utilizado pelo Estado de São Paulo, segundo o qual cobra-se um valor do empreendedor e o Estado executa as obras necessárias para garantir as condições de tráfego e de segurança nas imediações do empreendimento. Ocorre que, em São Paulo, afigura-se indispensável uma análise técnica do empreendimento e de sua efetiva viabilidade, e não a simples liberação de construção mediante o pagamento de uma taxa e posterior análise das necessidades relacionadas aos impactos urbanísticos e ambientais. Além disso, naquele Estado, o valor cobrado está relacionado ao impacto do empreendimento e utilizado diretamente para a mitigação de seus impactos.

Já no Distrito Federal, será possível que empreendimentos de grande porte iniciem suas atividades sem que nenhuma medida mitigadora/compensatória tenha sido implementada, uma vez a expedição da carta de habite-se está condicionada apenas ao pagamento integral da Contrapartida de Mobilidade Urbana.

Como se tal não bastasse, a legislação impugnada não estabeleceu nenhum vínculo entre o *local do empreendimento* e a *realização das obras de mitigação*, vulnerando, assim, o **princípio de proibição de retrocesso e de tutela de direitos coletivos e individuais** face ao inestimável potencial de prejuízo ao sistema viário, à mobilidade urbana e à coletividade como um todo.

Por fim, o modelo que se pretende instituir com a Lei nº 5.632/2016 vai de encontro ao Manual de Procedimento para tratamento de PGT do DENATRAN (2001), ao recomendar que as despesas decorrentes da implantação de medidas mitigadoras e compensatórias *sejam assumidas pelo empreendedor*.

Não é despidendo esclarecer consistirem as providências em questão (medidas mitigadoras ou compensatórias) numa **demanda real do Distrito Federal** e de seu conjunto urbanístico, e não num dado abstratamente previsto em lei.



Assim, sua instalação se faz concretamente necessária **antes da autorização administrativa** para que o empreendimento inicie suas atividades, ou seja, antes da expedição da carta de habite-se.

Outro ponto a ser considerado em relação ao art. 6º da Lei diz respeito aos *limites* dos valores a serem pagos a título de contrapartida.

De início, cumpre observar que **os limites foram objeto de alteração (para menos)** tanto pela Casa Civil como pela Câmara Legislativa, por meio de emendas **modificativas**, resultando em coeficientes que estão muito aquém daqueles praticados no Estado de São Paulo, cuja legislação supostamente inspirou a presente alteração legislativa local. Confira-se:

	PL	EM 02	EM 03	EMCC	CET-SP
Mínimo	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	1%
Máximo	2%	1,5%	1,5%	1,5%	5%

Na exposição de Motivos da Casa Civil, argumentou-se que esses valores seriam mais condizentes com o custo público. Essa fundamentação, todavia, não está acompanhada de **nenhum estudo que o fundamente**. Já os parlamentares, sustentaram que reuniões realizadas com os setores produtivos demonstraram **o aumento de custos para esse setor**.

Há de se observar, porém, que esse **aumento do custo também atingirá o Estado** na hipótese deste assumir a execução de medidas mitigadoras ou compensatórias que deveriam ser custeadas pelo empreendedor. Esse custo, inclusive, será agravado em razão da necessidade de adoção de processo licitatório para a realização dessas obras.

Os critérios para a determinação do valor da taxa são extremamente complexos, demandando estudos detalhados para se avaliar todos os aspectos referentes ao porte e à localização do empreendimento.

A norma impugnada não fixa prazos para o estabelecimento desses coeficientes e, enquanto não há determinação do valor, será cobrado o percentual mínimo de todos os empreendedores, indistintamente (§ 3º do art. 6º da Lei nº



5.632/2016), em flagrante violação aos princípios da igualdade, da razoabilidade, da eficiência e do interesse público, previstos no artigo 19, *caput*, da LODF, além de causar prejuízo ao erário, ao meio ambiente e à ordem urbanística, na medida em que o empreendedor não estará obrigado a executar medidas mitigadoras (§ 5º, art. 6º da Lei nº 5.632/2016) e o Estado ficará compelido a arcar com eventuais gastos excedentes.

Deveras, a previsão de pagamento de valor mínimo até regulamentação da lei (evento futuro e incerto) permitirá que construtores sejam **desonerados** da obrigação de custear medidas mitigadoras ou compensatórias imprescindíveis, repassando-se essa obrigação e prejuízo indevidamente ao Estado - leia-se, à população.

III.f) Art. 10 da Lei nº 5.632/16 c/c § 3º, do art. 8º e art. 1º, § 2º, da Lei Distrital nº 5.632/2016:

O artigo 10 da lei impugnada prevê a criação do Comitê de Mobilidade Urbana, estabelecendo competirem à Secretaria de Mobilidade Urbana os estudos de impactos de trânsito (§ 3º do art. 8º). Confira-se a redação dos dispositivos ora impugnados:

Art. 8º A Lei Orçamentária Anual consignará 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. 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.

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.



Na prática, embora não o diga textualmente, a norma terá por consequência a exclusão, sem qualquer justificativa idônea, da **atuação concorrente dos órgãos de trânsito com circunscrição sobre as vias na definição/análise de medidas mitigadoras/compensatórias**, em manifesta afronta aos **princípios constitucionais da legalidade, eficiência do serviço público e responsabilidade intergeracional**, além da inobservância aos artigos 93 e 95 do Código de Trânsito Brasileiro.

Evidente, no ponto, a violação ao **poder de polícia administrativa dos órgãos de trânsito do DF**, conforme disposição expressa da LODF, em seu **art. 124-A e respectivo parágrafo único**, *in verbis*:

Art. 124-A. O Departamento de Trânsito do Distrito Federal Detran-DF, entidade autárquica integrante do Sistema Nacional de Trânsito, com personalidade jurídica própria e autonomia administrativa, financeira e técnica, **é o órgão executivo de trânsito, vinculado à Secretaria de Estado de Segurança Pública do Distrito Federal**.

Parágrafo único. Compete ao Detran-DF, além das atribuições fixadas na legislação federal, o exercício do poder de polícia administrativa de trânsito no âmbito do Distrito Federal, bem como a fixação dos preços públicos a serem cobrados pelos serviços administrativos prestados aos usuários.

III.g) **Art. 13 da Lei Distrital nº 5.632/2016:**

Primeiramente, confira-se a literalidade do dispositivo impugnado (grifos acrescentados):

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.**

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.



Constata-se pela leitura da norma inserta no art. 13 da Lei nº 5.632/2016 que, para os processos em andamento, **há a possibilidade de se optar pela nova legislação antes mesmo da sua regulamentação**, admitindo-se a **substituição** de eventual medida já definida pelo órgão de trânsito pelo pagamento **da contrapartida pecuniária**. Mais do que isso, **será permitido que empreendimentos já considerados inviáveis ou com exigências já fixadas pelo DETRAN sejam liberados mediante simples pagamento de contrapartida**, em evidente prejuízo à população, ao erário, ao meio ambiente, à ordem urbanística e à mobilidade urbana.

A afronta aos princípios constitucionais da razoabilidade, da isonomia e do interesse público mostra-se patente, impondo-se o seu reconhecimento pelo Poder Judiciário.

IV. Violação das normas previstas na LODF

Além dos vícios de inconstitucionalidade material já apontados, presentes repetidamente nos principais dispositivos impugnados, vê-se, com semelhante clareza, que o conjunto das normas ora impugnadas contraria frontalmente as previsões da LODF que estabelecem - em caráter protetivo da coletividade e de cada morador do DF individualmente considerado -, o sentido e o alcance das **políticas de desenvolvimento urbano e rural e de proteção ao meio ambiente do Distrito Federal**, nos seguintes termos (grifos acrescentados):

Art. 278. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, **impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.**

Parágrafo único. Entende-se por meio ambiente o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas.

.....

Art. 279. O Poder Público, assegurada a participação da coletividade, **zelará pela conservação, proteção e recuperação do meio ambiente, coordenando e tornando efetivas as ações** e recursos humanos, financeiros, materiais, técnicos e científicos dos órgãos da administração direta e indireta, e deverá:

I – planejar e desenvolver ações para a conservação, preservação, proteção, recuperação e fiscalização do meio ambiente;



II – promover o diagnóstico e zoneamento ambiental do território, definindo suas limitações e condicionantes ecológicas e ambientais para ocupação e uso dos espaços territoriais;

III – elaborar e implementar o plano de proteção ao meio ambiente, definindo áreas prioritárias de ação governamental;

IV – estabelecer normas relativas ao uso e manejo de recursos ambientais;

V – estabelecer normas e padrões de qualidade ambiental para aferição e monitoramento dos níveis de poluição do solo, subsolo, do ar, das águas e da acústica, entre outras;

[...]

XIII – **promover medidas judiciais e administrativas necessárias para coibir danos ao meio ambiente**, responsabilizados os servidores públicos pela mora ou falta de iniciativa;

[...]

XXIII – **controlar e fiscalizar obras, atividades, processos produtivos e empreendimentos que, direta ou indiretamente, possam causar degradação ao meio ambiente, bem como adotar medidas preventivas ou corretivas e aplicar sanções administrativas pertinentes.**

.....
Art. 289. Cabe ao Poder Público, na forma da lei, exigir a realização de estudo prévio de impacto ambiental para construção, instalação, reforma, recuperação, ampliação e operação de empreendimentos ou atividades potencialmente causadoras de significativa degradação ao meio ambiente, ao qual se dará publicidade, ficando à disposição do público por no mínimo trinta dias antes da audiência pública obrigatória.

.....
Art. 312. A política de desenvolvimento urbano e rural do Distrito Federal, observados os princípios da Constituição Federal e as peculiaridades locais e regionais, tem por objetivo assegurar que a propriedade cumpra sua função social e possibilitar a melhoria da qualidade de vida da população, mediante:

I – **adequada distribuição espacial das atividades socioeconômicas e dos equipamentos urbanos e comunitários, de forma compatível com a preservação ambiental e cultural;**

[...]

V – **valorização, defesa, recuperação e proteção do meio ambiente natural e construído;**

VI – proteção dos bens de valor histórico, artístico e cultural, dos monumentos, das paisagens naturais notáveis e, em especial, do conjunto urbanístico de Brasília;

[...]

Art. 314. A política de desenvolvimento urbano do Distrito Federal, em conformidade com as diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo **ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, garantido o bem-estar de seus habitantes**, e compreende o **conjunto de medidas que promovam a melhoria da qualidade de vida, ocupação ordenada do território, uso dos bens e distribuição adequada de serviços e equipamentos públicos** por parte da população.



Parágrafo único. São princípios norteadores da política de desenvolvimento urbano:

I – o uso socialmente justo e ecologicamente equilibrado de seu território;

[...]

V – a prevalência do interesse coletivo sobre o individual e do interesse público sobre o privado;

[...]

VII – o planejamento para a correta expansão das áreas urbanas, quer pela formação de novos núcleos, quer pelo adensamento dos já existentes;

VIII – a adoção de padrões de equipamentos urbanos, comunitários e de estruturas viárias compatíveis com as condições socioeconômicas do Distrito Federal;

IX – a adequação do direito de construir aos interesses sociais e públicos, bem como às normas urbanísticas e ambientais previstas em lei;

X – o combate a todas as formas de poluição;

XI – o controle do uso e da ocupação do solo urbano, de modo a evitar:

a) a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes;

.....
Art. 315. A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende a exigências fundamentais de ordenação do território, expressas no plano diretor de ordenamento territorial, planos diretores locais, legislação urbanística e ambiental, especialmente quanto:

I – ao acesso à moradia;

II – à contraprestação ao Poder Público pela valorização imobiliária decorrente de sua ação;

III – à proteção ao patrimônio histórico, artístico, paisagístico, cultural e ao meio ambiente.

.....
Art. 326. O sistema de planejamento territorial e urbano do Distrito Federal, estruturado em órgãos superior, central, executivo, setoriais e locais, tem por finalidade a promoção do desenvolvimento do território, mediante:

I – articulação e compatibilização de políticas setoriais com vistas à ordenação do território, planejamento urbano, melhoria da qualidade de vida da população e equilíbrio ecológico do Distrito Federal;

[...]

IV – elaboração, acompanhamento permanente e fiscalização da execução do plano diretor de ordenamento territorial, dos planos de desenvolvimento local e do plano de preservação do conjunto urbanístico de Brasília. (Inciso com a redação da Emenda à Lei Orgânica nº 49, de 2007.)

Constata-se, em síntese, que todas essas diretrizes fixadas pela LODF **poderão transformar-se em letra morta** diante dos inúmeros vícios materiais de inconstitucionalidade apontados, notadamente em razão:



- da extinção do RIT e do laudo de conformidade pela lei impugnada;
- da limitação das atribuições dos órgãos de trânsito durante análise de projetos de empreendimentos considerados pelos geradores de tráfego;
- da possibilidade de anuência tácita a projetos irregulares;
- da permissão de pagamento mínimo de contrapartida por parte dos empreendedores até superveniência de evento futuro e incerto (regulamentação da lei);
- da ausência de previsão acerca do momento e do local em que as medidas mitigadoras deverão ser implantadas;
- da possibilidade de empreendimentos irregulares serem liberados mediante simples pagamento da contrapartida; e
- da exclusão dos órgãos de trânsito em comitês responsáveis por realizar estudos, pesquisas e projetos nessa área.

Por derradeiro, necessário sublinhar que a Constituição Federal de 1988, instrumento fundamental para a aplicação de políticas urbanas e ambientais, ao enfatizar o princípio da **função social da propriedade** e ao reconhecer o **meio ambiente** como essencial à sadia qualidade de vida (parâmetros de absorção compulsória pela LODF, *ex vi* do disposto em seu **art. 1º. caput, e art. 14**), **impôs ao legislador**, ao aplicador do direito, ao administrador público e a toda a coletividade **uma nova postura de defesa dos direitos urbanísticos e ambientais.**

Conquanto a ação de planejamento e ordenação urbana do Poder Público ainda esteja longe de cumprir o papel que lhe fora confiado pelos legisladores constituintes, é inegável que houve grandes avanços nos últimos tempos.

Porém, todo o avanço alcançado por essa nova postura do Poder Público **acaba de sofrer um duro revés com a edição da lei distrital ora questionada**, na medida em que a disciplina normativa introduzida pode inviabilizar uma atuação eficiente do Estado em sensíveis questões atinentes ao planejamento urbano, especialmente no que toca à mobilidade urbana e ao necessário controle do tráfego de veículos.

Além dos aspectos jurídicos e políticos acima destacados, cumpre notar que, do ponto de vista social, as disposições da lei ora impugnada são **inconstitucionais também** porque configuram evidente **retrocesso** quanto ao direito fundamental à qualidade de vida, ao desenvolvimento sustentável da cidade e ao meio ambiente equilibrado.



No que concerne à proteção ao meio ambiente (natural e construído), os dispositivos examinados violam também o **princípio constitucional ambiental da prevenção**, que, segundo **Alexandra Aragão**, implica “a adoção de medidas previamente à ocorrência de um dano concreto, cujas causas são bem conhecidas, com o fim de evitar a verificação desses danos ou, pelo menos, de minorar significativamente seus efeitos”¹.

Por arremate, a disciplina instituída pelo novo diploma legal ofende, como já ressaltado, os **princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e do interesse público**, expressos no artigo 19, *caput*, da LODF, quando da ponderação dos direitos e garantias fundamentais envolvidos, ao **promover, repise-se, significativa redução dos níveis de proteção de interesses da coletividade em benefício de interesses econômicos e privados**.

V. A jurisprudência do Conselho Especial do TJDFT sobre o tema

A matéria objeto da presente ação direta não é nova, já tendo sido analisada pelo órgão especial do Tribunal de Justiça local em outras oportunidades, se bem que com extensão menor do que a ora conferida pela lei impugnada.

Com efeito, o e. Conselho Especial do Tribunal de Justiça local, ao se debruçar sobre o tema afeto à **dispensa do Relatório de Impacto de Trânsito – RIT em algumas hipóteses**, foi claro ao reconhecer os prejuízos advindos de normas como a ora impugnada e o risco de **dano irreparável ou de difícil reparação para a cidade e seus moradores, para o meio ambiente e a ordem urbanística**. Confira-se (grifos acrescentados):

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE.
INADEQUAÇÃO DA VIA ELEITA. DECRETO. FUNDAMENTO
DIRETO NA LODF. LIMINAR.

1 - Decreto que não tem caráter meramente regulamentar e cujo fundamento de validade direto e imediato não é qualquer outra lei, mas a LODF, se sujeita ao controle abstrato de constitucionalidade. Não é caso de ofensa reflexa e consequente inadequação da via eleita.

¹ ARAGÃO, Alexandra. Direito Constitucional do Ambiente da União Europeia. In: CANOTILHO, José Joaquim Gomes; LEITE, José Rubens Morato (Org.) *Direito Constitucional Ambiental Brasileiro*. 3ª ed. São Paulo: Saraiva, 2010, p. 65.



2 - Demonstrada a relevância da fundamentação quanto à inconstitucionalidade do dispositivo impugnado e **perigo de dano irreparável ou de difícil reparação defere-se a liminar em ação direta de inconstitucionalidade para suspender a eficácia do dispositivo impugnado.**

3 - Liminar deferida para suspender a eficácia do art. 6º do Dec. 33.259/11. (Acórdão n.593714, 20120020034667ADI, Relator: JAIR SOARES, CONSELHO ESPECIAL, Data de Julgamento: 05/06/2012, Publicado no DJE: 14/06/2012. Pág.: 56)

Nessa oportunidade, o ilustro Relator da **ADI 2012.00.2.003466-7**, Desembargador Jair Soares, bem ressaltou a afronta direta a diversos preceitos da Lei Orgânica do Distrito Federal, destacadamente aos **princípios que regem a Política de Desenvolvimento Urbano, no que foi acompanhado pela quase totalidade dos seus pares, *verbis*** (grifos acrescentados):

(...) O art. 6º do Dec. 33.259/11 alterou a redação do anexo I, tabela VI, atividade “habitação coletiva”, do Dec. 26.048/05, **suprimindo a necessidade de elaboração de relatório de impacto de trânsito para habitações coletivas com até 150 unidades.**

(...)

Em claro descompasso com os princípios norteadores da política de desenvolvimento urbano, previstos no art. 314 da LODF, e em evidente **retrocesso em matéria de direitos fundamentais socioambientais, dispensou-se o antes exigido relatório de impacto no tráfego para as habitações coletivas com menos de 150 unidades habitacionais, excluindo-as do rol de atividades consideradas pelo gerador de tráfego.**

Conquanto não se possa afirmar que toda e qualquer habitação coletiva constitua polo gerador de tráfego, revela-se **temerário simplesmente dispensar o relatório de impacto no tráfego** - exigido no art. 37, do Dec. 26.048/05 - **para toda e qualquer habitação coletiva com menos de 150 unidades habitacionais.**

Ainda mais temerário é chegar a semelhante conclusão antes mesmo que o grupo de trabalho instituído pelo Dec. 33.259/11, para elaborar proposta de revisão do Dec. 26.048/05, tenha atingido a finalidade para a qual constituído.

O relatório de impacto no tráfego exigido na implementação de habitações coletivas **visa garantir a ocupação ordenada do solo urbano e conferir proteção ao meio ambiente e à qualidade de vida da população do Distrito Federal, já tão afetada pela crescente especulação imobiliária e conseqüentes reflexos no sistema viário urbano.**

Para o deferimento de medida liminar em ação direta de inconstitucionalidade, devem estar presentes dois requisitos: relevância da fundamentação quanto à inconstitucionalidade do dispositivo impugnado e perigo de dano irreparável ou de difícil reparação.



A relevância da fundamentação restou demonstrada pela aparente **contradição entre a supressão da exigência do relatório de impacto no tráfego e os princípios norteadores da política de desenvolvimento urbano, previstos no art. 314 da LODF.**

Além do mais, a alteração foi implementada antes que o grupo de trabalho, instituído pelo Dec. 33.259/11, elaborasse proposta de revisão do Dec. 26.048/05.

Há perigo de dano irreparável ou de difícil reparação consistente na **possibilidade de se autorizar empreendimentos, sem o necessário estudo quanto a repercussão no tráfego, e que causem danos à ordem urbanística e ao meio ambiente, com interferência negativa na qualidade de vida da população e ocupação desordenada do solo urbano.**

Deve, pois, ser **restabelecida a exigência de relatório de impacto de tráfego para toda habitação coletiva,** até o julgamento do mérito da presente ação, a teor do art. 112 § 2º do RITJDFT.

Tal entendimento foi externado em relação ao Decreto n.º 33.259/11, do Governador do Distrito Federal, que, à época, **passou a suprimir a exigência de Relatório de Impacto de Trânsito — RIT para habitações coletivas com até 150 unidades,** permitindo a construção de grandes empreendimentos sem qualquer estudo especializado acerca do impacto de tal ocupação em relação ao já caótico tráfego de veículos no Distrito Federal.

Este Ministério Público, na referida ação direta, assim como agora, ressaltou que é preciso observar que o artigo 314, incisos IV e XI, alíneas “a” e “b”, da Lei Orgânica, estabelece como princípio norteador da Política de Desenvolvimento Urbano, entre outros, **a adequação do direito de construir aos interesses públicos e sociais,** bem como às **normas urbanísticas e ambientais** previstas em lei e ao controle do uso e ocupação do solo. Alertou, ainda, que tais dispositivos constitucionais buscam **evitar a proximidade de usos incompatíveis e inconvenientes** e o parcelamento do solo e a **edificação vertical e horizontal excessivos com relação aos equipamentos urbanos e comunitários existentes.**

Destacou, também, que há referência expressa em relação à necessária **adoção de “estruturas viárias compatíveis com as condições sócio-econômicas”** da região (art. 314, inc. VIII, da LODF). Isso porque, com a aprovação do empreendimento, feita após a análise dos diversos estudos que visam **antever o impacto de tal ocupação em relação ao meio ambiente da região,** nos termos do artigo 289 da Carta Política local, é que se torna possível fixar os parâmetros



urbanísticos, os quais nada mais são do que limites impostos ao direito de construir para **compatibilizar o exercício de tal direito com os interesses públicos, quer ambientais, quer urbanísticos**. Tudo com o escopo de materializar o artigo 278 da Lei Orgânica e assegurar o direito ao meio ambiente equilibrado a todos que habitam o Distrito Federal.

Em relação à Lei distrital 5.632/16, tal entendimento, acolhido pelo Conselho Especial do Tribunal de Justiça local quando do julgamento da **ADI 2012.00.2.003466-7**, mostra-se **integralmente aplicável à espécie**, tendo em vista que **a norma ora impugnada vai muito além do referido decreto, pois dispensa indistintamente, sem qualquer estudo prévio por parte dos órgãos especializados, a realização do Relatório de Impacto de Trânsito — RIT, substituindo-o simplesmente pelo pagamento de uma contrapartida pecuniária, ao arrepio das mesmas disposições da Carta Política do Distrito Federal.**

Posteriormente, em outra ação direta, em que também foi questionada a dispensa do Relatório de Impacto de Trânsito — RIT para empreendimentos destinados à habitação coletiva com menos de 150 unidades, o Conselho Especial do Tribunal de Justiça local, apesar de julgar *improcedente* o pedido da ação, ressaltou expressamente que o RIT “**visa a garantir a ocupação ordenada do solo urbano e a conferir proteção ao meio ambiente e à qualidade de vida da população do Distrito Federal**”, além de ressaltar a **necessidade da existência de critérios razoáveis para a sua eventual dispensa**. Confira-se (grifos acrescentados):

Ação direta de inconstitucionalidade. Inadequação da via eleita. Decreto. Fundamento direto na LODF. Relatório de impacto no tráfego. Empreendimento destinado a habitação coletiva com menos de 150 unidades. Discricionariedade administrativa.

1 - Decreto que não tem caráter meramente regulamentar e cujo fundamento de validade direto e imediato não é qualquer outra lei, mas a LODF, se sujeita ao controle abstrato de constitucionalidade. Não é caso de ofensa reflexa e conseqüente inadequação da via eleita.

2 - **Relatório de impacto no tráfego, exigido na construção de habitações coletivas, visa a garantir a ocupação ordenada do solo urbano e a conferir proteção ao meio ambiente e à qualidade de vida da população do Distrito Federal.**

3 - O critério adotado para dispensa do relatório de impacto no tráfego - empreendimento destinado a **habitação coletiva com menos de 150 unidades** - insere-se na esfera de discricionariedade do administrador. O critério preconizado no decreto impugnado não é desarrazoado ou desproporcional.



4 - Ação julgada improcedente. (Acórdão n.688394, 20130020019894ADI, Relator: JAIR SOARES, CONSELHO ESPECIAL, Data de Julgamento: 18/06/2013, Publicado no DJE: 28/08/2013. Pág.: 48)

Nessa mesma oportunidade, o ilustre Desembargador Jair Soares, relator da ação, ressaltou que **“Pode o julgador levar em consideração parâmetros de proporcionalidade e razoabilidade na apreciação da idoneidade constitucional da norma impugnada. Se não atendidos tais critérios, não poderá deixar de reconhecer a inconstitucionalidade”** (grifos acrescentados).

E é exatamente por isso que o Ministério Público volta a recorrer ao Poder Judiciário, com o objetivo de **evitar o retrocesso** advindo com a entrada em vigor da lei impugnada e fazer prevalecer os ditames da Carta Política do Distrito Federal.

Em outros termos, qualquer que seja o parâmetro adotado, é **imperioso** restar assentado que **o RIT não pode ser simplesmente eliminado de forma genérica**, tal como pretende a Lei nº 5.632/2016, sob pena de prejuízos incalculáveis à população desta unidade federativa. Nesse sentido, não se pode olvidar a progressiva construção de toda uma cadeia normativa ascendente visando tornar o RIT um elemento indispensável na análise dos impactos causados por grandes empreendimentos na rede urbana e na mobilidade da área onde ocorrerá sua implantação e que sua eliminação vai de encontro à tutela da ordem urbanístico-ambiental, além de violar direitos relativos à segurança de motoristas e pedestres e à qualidade de vida de moradores circunvizinhos.

Enfim, no caso presente, verifica-se tratar-se de **legislação casuística** que, ao **dispensar o RIT de maneira amplamente abrangente** (e não apenas para pequenos empreendimentos de habitação coletiva, nos moldes dos Decretos mencionados nas ementas de julgamentos das ADI's anteriores), **tolerando sua troca por uma mera contrapartida pecuniária**, afronta flagrantemente os princípios constitucionais da **razoabilidade** e da **proporcionalidade**, entre outras normas constitucionais afetas à **Política de Desenvolvimento Urbano do DF**, já exaustivamente mencionadas, com o que culmina por reconhecer a **primazia de interesses particulares puramente econômicos** sobre verdadeiros **valores constitucionais irrenunciáveis**, representados pela defesa da ordem urbanística, do meio ambiente e da qualidade de vida de toda a população do Distrito Federal.



A hipótese, portanto, tendo em vista a franca contrariedade ao texto da Lei Orgânica distrital que fulmina a lei e o decreto guerreados, está a merecer o reconhecimento da inconstitucionalidade por essa Egrégia Corte de Justiça, de sorte a afastá-los do ordenamento jurídico com efeitos *ex tunc* e eficácia *erga omnes*.

VI. Da necessidade de medida acauteladora

De acordo com os artigos 111 e 112 do Regimento Interno do Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios, desde que presentes os requisitos pertinentes, admite-se a concessão de medida liminar para a suspensão das normas objurgadas até o julgamento final da ação direta de inconstitucionalidade.

Nesse sentido, releva considerar que a aparência do bom direito se encontra devidamente demonstrada. Os fundamentos constitucionais invocados patenteiam a plausibilidade da tese sustentada.

Igualmente, impende registrar que o **aspecto da urgência** – *periculum in mora* – encontra-se presente à saciedade, **como já reconhecido em relação ao mesmo tema nos autos da ADI 2012.00.2.003466-7, em que também se tratava da dispensa indevida da apresentação do Relatório de Impacto de Trânsito — RIT para empreendimentos de habitação coletiva de até 150 unidades**. Como insistentemente demonstrado, a norma impugnada é ainda mais gravosa e prejudicial, na medida em que dispensa o referido instrumento de fiscalização e controle de forma generalizada.

Isso porque há risco manifesto de **dano irreparável** ou de **difícil reparação** para a cidade e seus moradores, com a liberação de empreendimentos considerados **inviáveis** ou com exigências já formuladas pelo DETRAN, mediante simples pagamento de contrapartida pecuniária, em evidente prejuízo à população, ao meio ambiente, à ordem urbanística, ao erário e à mobilidade urbana, o que em tudo recomenda a *conveniência política* de **suspensão liminar da eficácia das normas atacadas**.

Ademais, a iminente aplicação das normas que **dispensam a apresentação do Relatório de Impacto de Trânsito – RIT** constitui grave afronta aos princípios que informam a atividade da Administração Pública, **impondo-se uma rápida resposta** do Poder Judiciário local com vistas a se garantir o interesse público e a devida proteção ao meio ambiente e à ordem urbanística.



Nesse particular, urge seja concedida tutela imediata que retire a norma impugnada do ordenamento jurídico distrital, a justificar a **concessão da liminar inaudita altera pars**.

Outrossim, alia-se à avaliação da existência do *periculum in mora* a mensuração a respeito da premência da decisão em face de relevante **interesse de ordem pública**, consoante se depreende do sentido finalístico da norma inscrita no artigo 170, § 3.º do Regimento Interno do Supremo Tribunal Federal, e no artigo 10, § 3.º, da Lei 9.868, de 1999, aplicáveis ao caso.

Dessa forma, com o intuito de preservar a integridade da ordem jurídico-administrativa no Distrito Federal, admite-se, em juízo de conveniência, o deferimento cautelar, como faz ver o Ministro Celso de Mello em trecho de seu voto proferido quando do julgamento da Medida Cautelar na ADI 766-1/RS (DJU 27.5.1994), textualmente:

(...) Mais do que em face da configuração do *periculum in mora*, considero que o deferimento da medida liminar postulada justifica-se por razões de conveniência, fundadas na necessidade de preservar a integridade da ordem jurídico-administrativa local.

Nesse sentido, com o objetivo de possibilitar a suspensão da eficácia de diversas normas inconstitucionais, o Supremo Tribunal Federal, iterativamente, tem afirmado que o *periculum in mora* também consiste na **conveniência da concessão da medida cautelar**, cuja justificativa ontológica reside no caráter político que reveste o controle de constitucionalidade (RTJ 145/775 e 154/779), na medida em que age o órgão incumbido da fiscalização abstrata da constitucionalidade das leis como verdadeiro “legislador negativo”.

Por esses motivos, justifica-se a suspensão liminar dos atos normativos impugnados. **Alternativamente**, pede o Ministério Público seja imposto ao caso o **rito previsto no art. 113** do Regimento Interno desse Eg. TJDFT: “Se houver pedido de liminar, o relator, em face da relevância da matéria e de seu especial significado para a ordem social e para a segurança jurídica, poderá, após a prestação das informações no prazo de dez dias e a manifestação do Procurador-Geral do Distrito Federal e do Procurador-Geral de Justiça do Distrito Federal e Territórios, sucessivamente, no prazo



de cinco dias, submeter o processo diretamente ao Conselho Especial, que terá a faculdade de julgar definitivamente a ação”.

VI. Conclusão e Pedido

Diante do exposto, requer a Procuradora-Geral de Justiça do Distrito Federal e Territórios:

- a) O recebimento da presente ação, para que seja de imediato submetido pelo Desembargador Relator o pedido de **liminar** ao Egrégio Conselho Especial do TJDF, *inaudita altera pars*, nos termos do § 3.º do artigo 10, e dos §§ 1.º e 2.º do artigo 11, da Lei 9.868, de 1999, para suspender a eficácia da **Lei distrital n. 5.632**, de 17 de março de 2016, e do **Decreto n.º 37.252**, de 14 de abril de 2016, do Governador do Distrito Federal, com efeitos *ex nunc* e *erga omnes*, até decisão definitiva;
- b) após a decisão do pedido de concessão de medida liminar pelo Egrégio Conselho Especial, que sejam intimados o Governador do Distrito Federal e a Presidente da Câmara Legislativa, para prestarem informações acerca dos atos normativos impugnados, no prazo de 30 dias, na forma do artigo 6.º da Lei 9.868, de 1999;
- c) em seguida, que seja intimado o Procurador-Geral do Distrito Federal, para falar como curador das normas impugnadas, nos termos do artigo 8.º da Lei 9.868, de 1999, e do § 3.º do artigo 103, da Constituição da República;
- d) a intervenção desta Procuradoria-Geral de Justiça, para ofertar parecer sobre o pedido, na condição de *custos constitutionis*;
e
- e) a procedência do pedido, confirmando-se a medida liminar eventualmente concedida, para declarar, em tese e com



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Assessoria Cível e de Controle de Constitucionalidade da PGJ

efeitos *ex tunc* e *erga omnes*, a inconstitucionalidade da **Lei distrital n. 5.632**, de 17 de março de 2016, e do **Decreto n.º 37.252**, de 14 de abril de 2016, do Governador do Distrito Federal, por violação direta ao parâmetro constitucional dos artigos 19, *caput*, 124-A, 278, 279, 289, 312, 314, 315 e 326, todos da Lei Orgânica do Distrito Federal.

Brasília/DF, 14 de julho de 2016.

Luciano Coelho Ávila

Promotor de Justiça

Assessor Cível e de Controle de Constitucionalidade da PGJ/MPDFT

SELMA SAUERBRONN

Vice-Procuradora-Geral de Justiça do Distrito Federal e Territórios
MPDFT