



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 8.071 DE 2014.

Obriga a inclusão de acostamentos quando do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de rodovias federais, objeto de concessão ou não, e dá outras providências.

Autor: Deputado SANDRO ALEX

Relator: Deputado VICENTINHO JÚNIOR

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe obriga a inclusão de acostamentos em rodovias federais, impondo penalidades a agentes públicos em caso de descumprimento. Além disso, altera a Lei nº 9.503, de 1997, a Lei nº 10.233, de 2001, e a Lei nº 12.379, de 2011, a fim de adequar a exigência nos referidos documentos legais.

A proposição prevê a obrigação dos acostamentos tanto nos projetos a serem elaborados e nas obras a serem executadas, quanto naqueles em andamento, seja para construção, ampliação ou adequação de rodovias federais, concedidas ou não. A medida estabelece, ainda, que o agente público que descumprir tal exigência incorrerá em improbidade administrativa.

Segundo o autor, Deputado Sandro Alex, a medida visa conferir maior segurança às rodovias federais. Alega que os acostamentos têm sido negligenciados e que a ausência desse elemento rodoviário chega a aumentar em 28% o número de acidentes, quando comparado a uma rodovia dotada de acostamento.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR



CÂMARA DOS DEPUTADOS

O projeto de lei sob análise pretende obrigar que projetos e obras de construção, ampliação ou adequação de rodovias federais, concedidas ou não, incluam acostamentos. A medida prevê, ainda, sanções a agentes públicos em caso de descumprimento da exigência.

Um projeto rodoviário envolve diversos critérios, como a geometria da via, o tipo de pavimentação, o dimensionamento das faixas, os instrumentos de sinalização e segurança, o processo construtivo e os custos de execução. Além disso, uma série de variáveis devem ser analisadas, conforme as características peculiares de cada tipo de via, do volume de tráfego previsto e da topografia do local onde será implantada a rodovia.

Em certos locais, as condições topográficas impõem certas restrições ao projeto, sejam elas de ordem técnica, sejam de ordem econômico-financeira. Por exemplo, citamos os casos de rodovias construídas em serras, caracterizadas por aclives e declives acentuados e curvas sinuosas. Em casos como esses, a construção de acostamento pode ser tecnicamente inviável ou mesmo pode corresponder a vultosos custos de execução, nem sempre disponíveis no orçamento federal.

Nesses termos, entendo ser pertinente alterar a proposição por meio de substitutivo, mantendo a obrigatoriedade de implantação de acostamentos como regra geral, no entanto, em casos excepcionais a possibilidade de construção, ampliação e adequação de rodovias sem acostamentos por razões técnicas e orçamentária devidamente justificada pelo órgão competente.

Contudo, nesses casos em que haja impossibilidade da implantação de acostamentos em toda a extensão da rodovia, devem ser previstas áreas de estacionamento, tão próximas quanto possível, de acordo com a topografia e o volume do tráfego previsto.

Outra importante alteração no texto é a supressão do dispositivo que prevê sanções aos gestores públicos por meio da Lei nº 8.429 de junho de 1992 – Lei de Improbidade Administrativa. Não se pode, portanto, confundir os atos de gestão pública com os atos de improbidade administrativa, pois estes já estão previstos nos arts. 9º, 10, 10-A e 11 da Lei de Improbidade Administrativa.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Além disso, nos trechos de rodovias que atravessam áreas urbanas, devidamente delimitadas pelo perímetro urbano fixado em lei municipal, a obrigação de construir acostamentos poderá ser dispensada ou substituída por ciclofaixas a critério do órgão rodoviário com circunscrição sobre a via, desde que a medida seja tecnicamente justificável.

É evidente que rodovias dotadas de acostamentos conferem maior segurança aos usuários, sobretudo em situações de panes ou de emergência. Desse modo, por meio de substitutivo, proponho mudanças no texto da proposição, de modo a garantir segurança nas rodovias, assim como manter a autonomia dos gestores públicos em executar obras e serviços de engenharia, conforme a realidade técnica e orçamentária de cada obra a ser executada.

Por fim, considerando que as rodovias dotadas de acostamentos conferem maior segurança aos usuários e a relevância social do projeto, voto pela APROVAÇÃO do PL nº 8.071 de 2014, na forma do substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2017.

VICENTINHO JUNIOR
PR-TO



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI 8.071 DE 2014.

Obriga a inclusão de acostamentos quando do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de rodovias federais, objeto de concessão ou não, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei obriga a inclusão de acostamentos quando do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de rodovias federais, sejam elas concedidas ou não à administração privada, bem como altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para complementar a exigência aqui estabelecida.

Art. 2º Deve ser prevista a inclusão de acostamentos quando do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de rodovias federais, sejam elas concedidas ou não à administração privada.

§ 1º Os projetos em fase de elaboração e as obras em execução terão prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a partir da data de entrada em vigor desta Lei, para as devidas adequações.

§ 2º Na hipótese de rodovia federal concedida à administração privada, deverá haver a adequação dos contratos de concessão vigentes à exigência do *caput*, no mesmo prazo previsto no § 1º.

§ 3º Nos trechos de rodovias que atravessam áreas urbanas, devidamente delimitadas pelo perímetro urbano fixado em lei municipal, a obrigação de que trata este artigo poderá ser dispensada ou substituída por ciclofaixas a critério do órgão rodoviário com circunscrição sobre a via, desde que a medida seja tecnicamente justificável.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 4º Quando, tecnicamente justificável, não for possível a implantação de acostamento em toda a extensão da rodovia, devem ser previstas áreas de estacionamento, tão próximas quanto possível, de acordo com a topografia e o volume do tráfego previsto.

Art. 3º A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 11.

.....

§ 3º Em se tratando do Subsistema Rodoviário Federal, o projeto de engenharia de que trata o *caput* deverá incluir a previsão de acostamentos em todos os trechos a serem construídos ou sujeitos a obras de ampliação ou adequação.

§ 4º. Na impossibilidade de implantação de acostamento em toda a extensão da rodovia, por meio de ato devidamente justificado, devem ser previstas áreas de estacionamento, tão próximas quanto possível, de acordo com a topografia e o volume do tráfego previsto”. (NR)

Art. 4º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 37.

.....

IV – implantar e manter, quando se tratar de infraestrutura rodoviária, acostamentos em todos os trechos construídos ou sujeitos a obras de ampliação ou adequação.

V - na impossibilidade de implantação de acostamento em toda a extensão da rodovia, por meio de ato devidamente justificado, devem ser previstas áreas de estacionamento, tão próximas quanto possível, de acordo com a topografia e o volume do tráfego previsto.

.....



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 82.

.....

§ 5º No cumprimento do disposto nos incisos I e II do *caput*, o DNIT deverá prever a inclusão obrigatória de acostamentos em todos os trechos a serem construídos ou sujeitos a obras de ampliação ou adequação.

§ 6º Na impossibilidade de implantação de acostamento em toda a extensão da rodovia, por meio de ato devidamente justificado, devem ser previstas áreas de estacionamento, tão próximas quanto possível, de acordo com a topografia e o volume do tráfego previsto. ” (NR)

Art. 5º O art. 60 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 60.

Parágrafo único. Todas as rodovias, definidas na forma do Anexo I deste Código, deverão ser dotadas de acostamento ou áreas de estacionamento, tão próximas quanto possível, de acordo com a topografia e o volume do tráfego previsto. ” (NR)

Art. 6º Esta Lei entra em vigor 180 dias após a publicação.

Sala da Comissão, em de de 2017.

VICENTINHO JUNIOR
PR-TO