



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.851-C, DE 2013 **(Do Sr. Onofre Santo Agostini)**

Dispõe sobre edificações nas margens das faixas de domínio das rodovias federais; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e dos de nºs 7695/14 e 3085/15, apensados, com substitutivo (relator: DEP. DIEGO ANDRADE); da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação deste e dos de nºs 7695/14 e 3085/15, apensados, na forma do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com subemenda (relator: DEP. CARLOS MARUN); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste; dos de nºs 7695/14 e 3085/15, apensados; do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes; e da Subemenda da Comissão de Desenvolvimento Urbano (relator: DEP. BILAC PINTO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
DESENVOLVIMENTO URBANO E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 7695/14 e 3085/15

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão
- Voto em separado

IV - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- Subemenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão
- Subemenda adotada pela Comissão

V - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica assegurado o direito de permanência das edificações, para fins comerciais ou não, na reserva de faixa não-edificável de 15 (quinze) metros de cada lado das faixas de domínio das rodovias federais.

Art. 2º O direito descrito no art. 1º se aplica apenas às edificações existentes antes das assinaturas dos contratos de concessão de exploração de cada rodovia.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Muitos estão sendo prejudicados com ações judiciais por parte das concessionárias que pedem a reintegração de posse das áreas compreendidas na reserva de faixa não-edificável de 15 (quinze) metros de cada lado das faixas de domínio das rodovias federais. A faixa de domínio é a base de uma pista e nela ficam os canteiros, os acostamentos e a sinalização da faixa de segurança até o alinhamento das cercas que separam a estrada dos imóveis próximos à via. A partir da faixa de domínio, conta-se ainda mais quinze metros, onde ainda não é permitido construir. Mas há de se observar que muitas edificações se encontram há anos instaladas nessas áreas de quinze metros, muito antes da assinatura dos contratos de concessão de exploração de rodovia com o governo federal e que agora estão sujeitas a desapropriação, injustamente.

Cabe ressaltar que essas edificações, para fins comerciais ou não, não colocam em risco a segurança e a vida de usuários das rodovias. Assim, famílias comuns e comerciantes estão prestes a ter suas propriedades, adquiridas com muito esforço e sacrifício, perdidas sem nenhuma indenização como contrapartida.

Este fato, inclusive, relembra a Guerra do Contestado. Segundo o historiador Vitor Amorim de Angelo em matéria publicada na revista *Pedagogia & Comunicação*, este conflito alcançou enormes proporções na história do Brasil e, particularmente, dos Estados do Paraná e de Santa Catarina. Ocorrido entre 1912 e 1916, o conflito envolveu, de um lado, a população cabocla daqueles Estados, e, de outro, os dois governos estaduais, apoiados pelo presidente da República, Hermes da Fonseca.

A região do conflito, localizada entre os dois Estados, era disputada pelos governos paranaense e catarinense. Afinal, era uma área rica em erva-mate e, sobretudo, madeira. Originalmente, os moradores da região eram posseiros caboclos e pequenos fazendeiros que viviam da comercialização daqueles produtos.

No final do século 19, o governo brasileiro autorizou a construção de uma estrada de ferro ligando os Estados de São Paulo e Rio Grande do Sul. Para isso, desapropriou uma faixa de terra, de aproximadamente 30 km de largura, que atravessava os Estados do Paraná e de Santa Catarina - uma espécie de "corredor" por onde passaria a linha férrea.

A responsável pela construção foi a empresa norte-americana Brazil Railway Company, de propriedade do empresário Percival Farquhar, que também era dono da Southern Brazil Lumber and Colonization Company, uma empresa de extração madeireira. A construção da estrada acabou atraindo muitos trabalhadores para a região onde ocorreria a Guerra do Contestado. Com o fim das obras, o grande número de migrantes que se deslocou para o local ficou sem emprego e, conseqüentemente, numa situação econômica bastante precária.

Ao mesmo tempo, os posseiros que viviam na região entre o Paraná e Santa Catarina foram expulsos de suas terras. Isso porque, embora estivessem ali já há bastante tempo, o governo brasileiro, no contrato firmado com a Brazil Railway, declarou a área como devoluta, ou seja, como se ninguém ocupasse aquelas terras.

Além de construir a estrada de ferro, Farquhar, por meio da Southern Brazil Lumber, passou a exportar para os Estados Unidos a madeira extraída ao longo da faixa de terra concedida pelo governo brasileiro. A presença das empresas de Farquhar na região e os termos do acordo firmado com o governo brasileiro levaram, de uma só vez, à expulsão dos posseiros que trabalhavam no local, à falência de vários pequenos fazendeiros que viviam da extração da madeira e à formação de um contingente de mão-de-obra disponível e desempregada ao fim da construção.

Os camponeses expulsos de suas terras e os antigos trabalhadores da Brazil Railway organizaram uma comunidade no intuito de solucionar os problemas ocasionados pela tomada das terras e pelo desemprego. Uniram-se ao grupo os fazendeiros prejudicados pela presença da Lumber na região. De forma autoritária e repressiva, os governos do Paraná e de Santa Catarina, articulados com o presidente Hermes da Fonseca, começaram a combater os rebeldes. Com quase 46 meses de conflito, a Guerra do Contestado superou até mesmo Canudos

em duração e número de mortes. Famintos e com cada vez mais baixas, diante do conflito prolongado, da força e crueldade das tropas oficiais e da epidemia de tifo, os

revoltos caminharam para a derrota final, consumada em agosto de 1916 com a prisão de Deodato Manuel Ramos, último líder do Contestado.

Com esse relato de nossa História, espero sensibilizar os nobres pares a aprovar a presente proposição que é de grande alcance social.

Sala das Sessões, em 1º de julho de 2013.

Deputado **ONOFRE SANTO AGOSTINI**

PROJETO DE LEI N.º 7.695, DE 2014 **(Do Sr. Edio Lopes)**

Altera o Art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-5851/2013. ESCLAREÇO QUE DEVIDO A ESSA APENSAÇÃO, A MATÉRIA SERÁ DISTRIBUÍDA TAMBÉM À CDU.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O Art. 4º, da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, passa a vigorar com alteração no seu inciso III, da seguinte forma:

“Art. 4º

III – ao longo das águas correntes e dormentes e das faixas de domínio público das rodovias, ferrovias e dutos, será obrigatória a reserva de uma faixa *no aedificandi* de 15 (quinze) metros de cada lado, salvo maiores exigências da legislação específica. Não se aplica à rodovias, ferrovias

e dutos, construídas e estabelecidas com o aproveitamento de vias em áreas urbanas já existentes.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Este Projeto de Lei baseia-se nos vários casos noticiados em localidades do país, sobre embargos de obras, multas aplicadas, fiscalizações em instalações ao longo de margens de rodovias, ferrovias e dutos, por conta da chamada faixa de domínio.

Reconhecemos que os órgãos públicos estão amparados pela Lei Federal nº 10.233, de 2001, para realizar as ações sobre a faixa de domínio, como também estabelecer outras restrições. Mas com o objetivo de minimizar os entraves em torno desta questão da faixa de domínio, buscamos a alternativa de modificar o inciso III do art. 4º, da Lei Federal nº 6.766, de 1979, com o intuito de melhor esclarecer a aplicabilidade da reserva da faixa de domínio em rodovias, ferrovias e dutos, que foram construídas e estabelecidas com o aproveitamento de vias em áreas urbanas já existentes.

Muitas das rodovias no país surgiram no século passado, sobretudo entre as décadas de 60 e 80, ligando várias localidades do interior aos grandes centros urbanos. É notório que várias comunidades, vilarejos e cidades surgiram desordenados, em torno das rodovias no seu processo de construção e após a sua instalação. Mas a maioria das cidades do interior do país já existiam, muito antes da implantação destas rodovias, que após, foram construídas com o aproveitamento de vias urbanas já existentes nessas cidades. Com o tempo, e o desenvolvimento econômico do Brasil, essas localidades se tornaram grandes cidades e estas rodovias que cortam essas cidades cada vez mais se assemelham a grandes vias urbanas. Isso se repete também nas pequenas cidades do interior do Nordeste e da Amazônia.

O Poder Público, quando do surgimento dessas cidades, fez o seu papel e ofereceu a estrutura necessária para o bem-estar das famílias que ali se instalavam. Muitas escolas, postos de saúde, delegacias hoje estão localizadas em torno dessas principais vias nestas cidades. Para melhor ilustrar a situação, cito a questão da BR-174, no Estado de Roraima.

Esta rodovia teve sua construção iniciada na década de 70 e entregue efetivamente ao final da mesma década. O hoje Município de Mucajaí teve sua sede estabelecida em meados da década de 50. Sua principal avenida se chama Avenida Nossa Senhora de Fátima. Quando da construção da BR-174, foi aproveitado o traçado da Avenida já estabelecida e atualmente, portanto, a BR-174 corta a sede do município de Mucajaí. Nesta avenida, por exemplo, está localizada a Escola Estadual Coelho Neto, que foi inaugurada nos anos 50. Devido a faixa de domínio, qualquer tipo de reforma ou estruturação desta escola estaria inviável. Isso se repete com todas as propriedades ali existentes na Avenida Nossa Senhora de Fátima, que atualmente se tornam inviável para qualquer estruturação, reforma, sob pena de ser embargada ou multada pelos órgãos competentes.

Esta é uma realidade que se repete ao longo da BR-174 e de tantas outras rodovias, ferrovias e dutos espalhados pelo Brasil. São situações que prejudicam principalmente essas localidades mais antigas, onde não houve um planejamento mais adequado visando o atendimento a esta reserva de faixa de domínio, já que tal Lei ainda não existia.

Assim, este Projeto de Lei tem objetivo de modificar o dispositivo específico que trata da questão da faixa de domínio, para que se observe estas rodovias onde foram aproveitados os traçados de vias urbanas já existentes.

Sala das Sessões, em 10 de junho de 2014.

EDIO LOPES (PMDB/RR)
Deputado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 6.766, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1979

Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA ,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte

Lei:

.....

CAPÍTULO II DOS REQUISITOS URBANÍSTICOS PARA LOTEAMENTO

Art. 4º Os loteamentos deverão atender, pelo menos, aos seguintes requisitos:

I - as áreas destinadas a sistemas de circulação, a implantação de equipamento urbano e comunitário, bem como a espaços livres de uso público, serão proporcionais à densidade de ocupação prevista pelo plano diretor ou aprovada por lei municipal para a zona em que se situem. (Inciso com redação dada pela Lei nº 9.785, de 29/1/1999)

II - os lotes terão área mínima de 125 m² (cento e vinte e cinco metros quadrados) e frente mínima de 5 (cinco) metros, salvo quando a legislação estadual ou municipal determinar maiores exigências, ou quando o loteamento se destinar a urbanização específica ou edificação de conjuntos habitacionais de interesse social, previamente aprovados pelos órgãos públicos competentes;

III - ao longo das águas correntes e dormentes e das faixas de domínio público das rodovias e ferrovias, será obrigatória a reserva de uma faixa não-edificável de 15 (quinze) metros de cada lado, salvo maiores exigências da legislação específica; (Inciso com redação dada pela Lei nº 10.932, de 3/8/2004)

IV - as vias de loteamento deverão articular-se com as vias adjacentes oficiais, existentes ou projetadas, e harmonizar-se com a topografia local.

§ 1º A legislação municipal definirá, para cada zona em que se divida o território do Município, os usos permitidos e os índices urbanísticos de parcelamento e ocupação do solo, que incluirão, obrigatoriamente, as áreas mínimas e máximas de lotes e os coeficientes máximos de aproveitamento. (Parágrafo com redação dada pela Lei nº 9.785, de 29/1/1999)

§ 2º Consideram-se comunitários os equipamentos públicos de educação, cultura, saúde, lazer e similares.

§ 3º Se necessária, a reserva de faixa não-edificável vinculada a dutovias será exigida no âmbito do respectivo licenciamento ambiental, observados critérios e parâmetros que garantam a segurança da população e a proteção do meio ambiente, conforme estabelecido nas normas técnicas pertinentes. (Parágrafo acrescido com redação dada pela Lei nº 10.932, de 3/8/2004)

Art. 5º O Poder Público competente poderá complementarmente exigir, em cada loteamento, a reserva de faixa *non aedificandi* destinada a equipamentos urbanos.

Parágrafo único. Consideram-se urbanos os equipamentos públicos de abastecimento de água, serviços de esgotos, energia elétrica, coletas de águas pluviais, rede telefônica e gás canalizado.

.....

.....

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I
DO OBJETO**

Art. 1º Constituem o objeto desta Lei:

- I - criar o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte;
- II - dispor sobre a ordenação dos transportes aquaviário e terrestre, nos termos do art. 178 da Constituição Federal, reorganizando o gerenciamento do Sistema Federal de Viação e regulando a prestação de serviços de transporte;
- III - criar a Agência Nacional de Transportes Terrestres;
- IV - criar a Agência Nacional de Transportes Aquaviários;
- V - criar a Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes.

**CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO**

Art. 2º O Sistema Nacional de Viação - SNV é constituído pela infra-estrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. O SNV será regido pelos princípios e diretrizes estabelecidos em consonância com o disposto nos incisos XII, XX e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

.....

.....

**PROJETO DE LEI N.º 3.085, DE 2015
(Do Sr. Danrlei de Deus Hinterholz)**

Altera o art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras providências.

<p>DESPACHO: APENSE-SE À(AO) PL-5851/2013.</p>

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O inciso III do art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 4º.....
III -

Parágrafo único - Nos trechos de rodovia situados em áreas urbanas e em áreas de expansão urbana, caberá aos municípios disciplinar e fiscalizar a ocupação e o uso das faixas não-edificáveis de 15 (quinze) metros de que trata o *caput* deste inciso. (NR)”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O inciso III do art. 4º da Lei 6.766/1979 determina que, ao longo das faixas de domínio público das rodovias e ferrovias, será obrigatória a reserva de uma faixa não-edificável de 15 (quinze) metros de cada lado, salvo maiores exigências da legislação específica.

A faixa de domínio é a base de uma pista e nela ficam os canteiros, os acostamentos e a sinalização da faixa de segurança até o alinhamento das cercas que separam a estrada dos imóveis próximos à via. A partir da faixa de domínio, conta-se mais 15 (quinze) metros, denominando-se tal área de faixa não-edificável.

Ocorre que, em muitas ocasiões a faixa não-edificável está situada em uma área urbana ou de expansão urbana. Inúmeras cidades se desenvolveram, e se desenvolvem, em função das estradas. Existem nessas áreas não-edificáveis construções de toda ordem, inclusive em bairros e condomínios recém construídos. As próprias prefeituras, com raras exceções, licenciam obras sem considerar o disposto na aludida Lei.

Em decorrência do citado dispositivo legal, se houver seu fiel cumprimento, nenhuma obra pode ser implantada, reformada, ampliada ou modernizada nessas áreas. As indústrias, o comércio, os prestadores de serviços e as próprias residências que já estejam estabelecidos nesse perímetro estão destinados a virar ruínas.

Um das causas do descumprimento generalizado da lei é que praticamente não houve e não há fiscalização. Entretanto, é quase que unânime a posição dos municípios de intentar a busca de uma solução para o problema.

Quando o assunto é contemplado na esfera judicial, a decisão é geralmente a mesma: as construções devem ser demolidas. São inimagináveis as extensões dos problemas decorrentes de tais decisões. Os prejuízos, a obstacularização ao crescimento econômico das comunidades, os transtornos causados às pessoas, às empresas e ao próprio poder público, etc.

Assim, busca-se através da proposição aqui apresentada, o melhoramento da legislação, transferindo aos municípios o disciplinamento e a fiscalização das áreas adjacentes às faixas de domínios das estradas – áreas não-edificáveis – **nos trechos situados no perímetro urbano e nas áreas de expansão urbana.**

Considerando-se, ainda, a histórica ineficiência dos órgãos federais e estaduais na fiscalização de tais áreas, configura-se em valiosa e recomendável alternativa a ambicionada transferência.

Trata-se, portanto, de tema de máxima importância, de um problema que se estende por todo o território nacional. Tendo em vista os relevantes interesses de que se reveste esta proposição, espero contar com o apoio dos nobres pares do Congresso Nacional.

Sala das Sessões, em 23 de setembro de 2015.

Dep. Danrlei de Deus Hinterholz
PSD/RS

<p align="center">LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL Seção de Legislação Citada - SELEC</p>

LEI Nº 6.766, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1979

Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte

Lei:

Art. 1º O parcelamento do solo para fins urbanos será regido por esta Lei.

Parágrafo único. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão estabelecer normas complementares relativas ao parcelamento do solo municipal para adequar o previsto nesta Lei às peculiaridades regionais e locais.

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 2º O parcelamento do solo urbano poderá ser feito mediante loteamento ou desmembramento, observadas as disposições desta Lei e as das legislações estaduais e municipais pertinentes.

§ 1º Considera-se loteamento a subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes.

§ 2º Considera-se desmembramento a subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação, com aproveitamento do sistema viário existente, desde que não implique na abertura de novas vias e logradouros públicos, nem no prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes.

§ 3º [\(VETADO na Lei nº 9.785, de 29/1/1999\)](#)

§ 4º Considera-se lote o terreno servido de infraestrutura básica cujas dimensões atendam aos índices urbanísticos definidos pelo plano diretor ou lei municipal para a zona em que se situe. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.785, de 29/1/1999\)](#)

§ 5º A infraestrutura básica dos parcelamentos é constituída pelos equipamentos urbanos de escoamento das águas pluviais, iluminação pública, esgotamento sanitário, abastecimento de água potável, energia elétrica pública e domiciliar e vias de circulação. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.785, de 29/1/1999 e com nova redação dada pela Lei nº 11.445, de 5/1/2007\)](#)

§ 6º A infraestrutura básica dos parcelamentos situados nas zonas habitacionais declaradas por lei como de interesse social (ZHIS) consistirá, no mínimo, de:

I - vias de circulação;

II - escoamento das águas pluviais;

III - rede para o abastecimento de água potável; e

IV - soluções para o esgotamento sanitário e para a energia elétrica domiciliar.

[\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.785, de 29/1/1999\)](#)

Art. 3º Somente será admitido o parcelamento do solo para fins urbanos em zonas urbanas, de expansão urbana ou de urbanização específica, assim definidas pelo plano diretor ou aprovadas por lei municipal. [\(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 9.785, de 29/1/1999\)](#)

Parágrafo único. Não será permitido o parcelamento do solo:

I - em terrenos alagadiços e sujeitos a inundações, antes de tomadas as providências para assegurar o escoamento das águas;

II - em terrenos que tenham sido aterrados com material nocivo à saúde pública, sem que sejam previamente saneados;

III - em terrenos com declividade igual ou superior a 30% (trinta por cento), salvo se atendidas exigências específicas das autoridades competentes;

IV - em terrenos onde as condições geológicas não aconselham a edificação;

V - em áreas de preservação ecológica ou naquelas onde a poluição impeça condições sanitárias suportáveis, até a sua correção.

CAPÍTULO II DOS REQUISITOS URBANÍSTICOS PARA LOTEAMENTO

Art. 4º Os loteamentos deverão atender, pelo menos, aos seguintes requisitos:

I - as áreas destinadas a sistemas de circulação, a implantação de equipamento urbano e comunitário, bem como a espaços livres de uso público, serão proporcionais à densidade de ocupação prevista pelo plano diretor ou aprovada por lei municipal para a zona em que se situem. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.785, de 29/1/1999\)](#)

II - os lotes terão área mínima de 125 m² (cento e vinte e cinco metros quadrados) e frente mínima de 5 (cinco) metros, salvo quando a legislação estadual ou municipal determinar maiores exigências, ou quando o loteamento se destinar a urbanização específica ou edificação de conjuntos habitacionais de interesse social, previamente aprovados pelos órgãos públicos competentes;

III - ao longo das águas correntes e dormentes e das faixas de domínio público das rodovias e ferrovias, será obrigatória a reserva de uma faixa não-edificável de 15 (quinze) metros de cada lado, salvo maiores exigências da legislação específica; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 10.932, de 3/8/2004\)](#)

IV - as vias de loteamento deverão articular-se com as vias adjacentes oficiais, existentes ou projetadas, e harmonizar-se com a topografia local.

§ 1º A legislação municipal definirá, para cada zona em que se divida o território do Município, os usos permitidos e os índices urbanísticos de parcelamento e ocupação do solo, que incluirão, obrigatoriamente, as áreas mínimas e máximas de lotes e os coeficientes máximos de aproveitamento. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 9.785, de 29/1/1999\)](#)

§ 2º Consideram-se comunitários os equipamentos públicos de educação, cultura, saúde, lazer e similares.

§ 3º Se necessária, a reserva de faixa não-edificável vinculada a dutovias será exigida no âmbito do respectivo licenciamento ambiental, observados critérios e parâmetros que garantam a segurança da população e a proteção do meio ambiente, conforme estabelecido nas normas técnicas pertinentes. [\(Parágrafo acrescido com redação dada pela Lei nº 10.932, de 3/8/2004\)](#)

Art. 5º O Poder Público competente poderá complementarmente exigir, em cada loteamento, a reserva de faixa *non aedificandi* destinada a equipamentos urbanos.

Parágrafo único. Consideram-se urbanos os equipamentos públicos de abastecimento de água, serviços de esgotos, energia elétrica, coletas de águas pluviais, rede telefônica e gás canalizado.

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO:

Compete à Comissão de Viação e Transporte apreciar matéria referente aos assuntos dos sistemas de transportes em geral, conforme o inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

O Projeto de Lei nº 5.851, de 2013, de autoria do Deputado Onofre Santo Agostini, dispõe sobre edificações nas margens das faixas de domínio das rodovias federais.

Encontra-se apensado à proposição principal o Projeto de Lei nº 7.695, de 2014, de autoria do Deputado Edio Lopes, “que estabelece que a reserva de uma faixa não-edificável não se aplica às rodovias, ferrovias e dutos, construídas e estabelecidas com o aproveitamento de vias em áreas urbanas já existentes”.

Também se encontra apensado o Projeto de Lei nº 3.085 de 2015, de autoria do deputado Danrlei de Deus Hinterholz, que “altera o art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras providências”. Esse projeto estabelece que os Municípios irão disciplinar e fiscalizar a ocupação e o uso das faixas não-edificáveis nos trechos de rodovias situados em áreas urbanas e em áreas de expansão urbana.

Nos termos do Art. 17, inciso II, alínea “a” do RICD, o Presidente da Câmara dos Deputados fez a distribuição desta proposição à Comissão de Viação e Transporte (CVT), à Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU) e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) nos termos regimentais e constitucionais para, no âmbito de suas respectivas competências, analisar o PL nº 5.851, de 2013, e seus apensados, sujeitos à apreciação conclusiva pelas comissões, por força do art. 24 II do RICD.

Cumpre-me, por designação da Presidência da Comissão de Viação e Transporte, a elaboração de parecer sobre o mérito da proposta em exame.

Não foram apresentadas emendas ao projeto no prazo regimental.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 5.851, de 2013, de autoria do Deputado Onofre Santo Agostini, “dispõe sobre edificações nas margens das faixas de domínio das rodovias federais”. A essa proposição se encontra apensado o Projeto de Lei nº 7.695, de 2014, de autoria do Deputado Edio Lopes, que trata de assuntos correlatos.

A proposição principal assegura o direito de permanência das edificações, para fins comerciais ou não, na reserva de faixa não edificável, assim como circunscreve o direito supracitado às edificações que já existiam até a assinatura dos contratos de concessão das rodovias às margens das quais se encontram. Isso ocorreu devido à leniência e a falta de planejamento do poder público ao longo dos anos, o que não pode ser justificativa para prejudicar as pessoas nessa situação, conforme prescreve o autor da proposição em sua justificativa:

“Muitos estão sendo prejudicados com ações judiciais por parte das concessionárias que pedem a reintegração de posse das áreas compreendidas na reserva de faixa não-edificável de 15 (quinze) metros de cada lado das faixas de domínio das rodovias federais.

[...]

Mas há de se observar que muitas edificações se encontram há anos instaladas nessas áreas de quinze metros, muito antes da assinatura dos contratos de concessão e de exploração de rodovia com o governo federal e que agora estão sujeitas a desapropriação, injustamente.”

No que tange ao primeiro apensado, o Projeto de Lei nº 7.695, de 2014, do Deputado Edio Lopes, propõe alterar o art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que “dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências”, busca determinar que ao longo das águas correntes e dormentes e das faixas de domínio público das rodovias, ferrovias e dutos, será obrigatória a reserva de uma faixa não-edificável de 15 (quinze) metros de cada lado, salvo maiores exigências da legislação específica. Impõe também que não se aplica às rodovias, ferrovias e dutos, construídas e estabelecidas com o aproveitamento de vias em áreas urbanas já existentes, ou seja, poupando as edificações consolidadas às margens de rodovias e ferrovias que estejam em centros urbanos.

O segundo apensado, o Projeto de Lei nº 3.085 de 2015, de autoria do deputado Danrlei de Deus Hinterholz, que “altera o art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras providências”, estabelece que os municípios irão disciplinar e fiscalizar a ocupação e o uso das faixas não-edificáveis nos trechos de rodovias situados em áreas urbanas e em áreas de expansão urbana.

Todas as proposições possuem em seu mérito a preservação dos imóveis em faixa de domínio não edificável a 15 (quinze) metros das rodovias, ferrovias e dutos. Há também o zelo de resguardar as edificações construídas antes da nova sistemática de concessão realizada atualmente pelo Governo Federal, no qual, por força dos contratos, há o risco iminente de demolição.

Entendo ser pertinente o mérito das proposições em análise para proteger as edificações que se encontrem a menos de 15 metros das margens de rodovias, ferrovias e dutos. Entretanto, com o advento da política de concessão de pública de rodovias, faz-se necessário tomarmos alguns cuidados no que tange a segurança viária, de modo a proteger a incolumidade pública daqueles que habitam as margens dessas estradas, bem como dos que por ela trafeguem transitoriamente.

Assim sendo, apresento substitutivo para garantir o direito dos proprietários de imóveis (edificações) construídos às margens de rodovias, ferrovias e dutos a menos de quinze metros, permitindo que seus ocupantes possam provar a ocupação da área antes da construção e ampliação de rodovia por qualquer meio lícito, cujo lapso temporal e as condições habitacionais caracterizem a ocupação de boa-fé. Desse modo, não será necessário apresentar apenas documentos públicos

previstos em lei, bastando que a comprovação seja apenas por meio de prova lícita. Isso não permitirá a convalidação de áreas recentemente ocupadas de forma irregular, deste modo, neutralizando a ação dos ocupantes de má-fé, pessoas que ocupam áreas públicas com o objetivo de receber indenizações derivadas da política de desapropriação.

Importante também considerarmos que quando houver comprometimento à segurança do trânsito e dos residentes dos imóveis caberá ao poder público, por ato devidamente fundamentado, desapropriar as áreas mediante prévia e justa indenização. Esse processo de desapropriação ocorrerá por meio do Decreto-lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, que “dispõe sobre desapropriações por utilidade pública”. Portanto, não cabendo a esta proposição adentrar nos procedimentos de desapropriação já previstos em lei, apenas assegurando os direitos individuais do cidadão quando ameaçados pela ação do Estado em benefício da coletividade.

Assim sendo, o substitutivo apresentado equaciona o direito dos ocupantes de boa-fé dos imóveis localizados às margens de rodovias e ferrovias, assim como preserva o direito da coletividade quando houver necessidade de desocupação dessas áreas, protegendo o interesse público coletivo quando houver comprometimento da segurança.

Desse modo, voto **PELA APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 5.851, de 2013, e dos apensados, o Projeto de Lei nº 7.695, de 2014, e o Projeto de Lei nº 3.085 de 2015, na forma de **Substitutivo**.

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado **DIEGO ANDRADE**
Relator

**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.851, DE 2013.
(Apenso o PL nº 7.695, de 2014 e PL nº 3.085, de 2015)**

Dá nova redação ao inciso III do art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências”, para assegurar o direito de permanência das edificações na reserva de faixa não-edificável nos 15 (quinze) metros de cada lado das rodovias federais.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º Esta Lei assegura o direito de permanência das edificações, para fins comerciais ou não, na reserva de faixa não-edificável de 15 (quinze) metros de cada lado das faixas de domínio das rodovias federais, ferrovias e dutos.

Art. 2º O Art. 4º, da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º

III – ao longo das águas correntes e dormentes e das faixas de domínio público das rodovias, ferrovias e dutos, será obrigatória a reserva de uma faixa não-edificável de 15 (quinze) metros de cada lado, salvo maiores exigências da legislação específica.

.....

.....

§4º O disposto no inciso III não se aplica às rodovias, às ferrovias e aos dutos, construídos e estabelecidos com o aproveitamento de vias em áreas urbanas já existentes, respeitadas as normas legais dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, de modo que a comprovação da ocupação pode ser realizada por qualquer meio lícito.

§5º O direito descrito no §4º se aplica apenas às edificações existentes antes das assinaturas dos contratos de concessão e de exploração de cada rodovia ou ferrovia.

§6º Quando houver comprometimento a segurança do trânsito e dos residentes dos imóveis caberá ao poder público, por ato devidamente fundamentado, desapropriar as áreas mediante prévia e justa indenização.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado **DIEGO ANDRADE**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 5.851/2013, o PL 7.695/2014 e o PL 3.085/2015, apensados, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Diego Andrade. O Deputado Ezequiel Fonseca apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis e Milton Monti - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Baleia Rossi, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edinho Bez, Goulart, Hermes Parcianello, João Rodrigues, Laudivio Carvalho, Magda Mofatto, Major Olímpio, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Marinha Raupp, Marquinho Mendes, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Nelson Marchezan Junior, Nelson Marquezelli, Paulo Feijó, Remídio Monai, Roberto Britto, Rodrigo Maia, Silas Freire, Tenente Lúcio, Vicentinho Júnior, Adail Carneiro, Aliel Machado, Carlos Henrique Gaguim, Dagoberto, Evandro Roman, Fábio Ramalho, Jose Stédile, Leônidas Cristino, Mário Negromonte Jr., Misael Varella, Paulo Freire, Ricardo Izar, Ronaldo Martins, Samuel Moreira, Simão Sessim, Vanderlei Macris e Wadson Ribeiro.

Sala da Comissão, em 4 de novembro de 2015.

Deputado **NELSON MARQUEZELLI**
Presidente em exercício

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Dá nova redação ao inciso III do art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências”, para assegurar o direito de permanência das edificações na reserva de faixa não-edificável nos 15 (quinze) metros de cada lado das rodovias federais.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º Esta Lei assegura o direito de permanência das edificações, para fins comerciais ou não, na reserva de faixa não-edificável de 15 (quinze) metros de cada lado das faixas de domínio das rodovias federais, ferrovias e dutos.

Art. 2º O Art. 4º, da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º

III – ao longo das águas correntes e dormentes e das faixas de domínio público das rodovias, ferrovias e dutos, será obrigatória a reserva de uma faixa não-edificável de 15 (quinze) metros de cada lado, salvo maiores exigências da legislação específica.

.....

.....

§4º O disposto no inciso III não se aplica às rodovias, às ferrovias e aos dutos, construídos e estabelecidos com o aproveitamento de vias em áreas urbanas já existentes, respeitadas as normas legais dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, de modo que a comprovação da ocupação pode ser realizada por qualquer meio lícito.

§5º O direito descrito no §4º se aplica apenas às edificações existentes antes das assinaturas dos contratos de concessão e de exploração de cada rodovia ou ferrovia.

§6º Quando houver comprometimento a segurança do trânsito e dos residentes dos imóveis caberá ao poder público, por ato devidamente fundamentado, desapropriar as áreas mediante prévia e justa indenização.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 4 de novembro de 2015.

Deputado NELSON MARQUEZELLI
Presidente em exercício

VOTO EM SEPARADO
(Do Sr. Ezequiel Fonseca)

Ao examinar a matéria, no intuito de conhecer o parecer apresentado pelo Relator, bem como seu substitutivo, constatei ser necessário fazer alguns comentários.

Segundo o Relator, aprovado o Projeto de Lei nº 5.851, de 2013, e o apensado, o Projeto de Lei nº 7.695, de 2014, na forma de Substitutivo, estará garantido o direito dos proprietários de imóveis (edificações) construídos às margens de rodovias, ferrovias e dutos a menos de quinze metros da faixa não edificável, possibilitando-lhes a comprovação de sua situação na área antes da construção e ampliação de rodovia por qualquer meio lícito.

O tencionado pelo substitutivo - quer se crer - já está abraçado pela interpretação do art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, a luz do princípio da irretroatividade das normas, conforme estatuído no art. 6º da Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro.

É que o estabelecimento de faixa não edificável se insere nas limitações administrativas, cujo conceito é:

As limitações administrativas são medidas decorrentes de normas gerais e abstratas, impostas com fundamento no poder de polícia do Estado a propriedades indeterminadas, mediante imposição aos proprietários de obrigações positivas, negativas e permissivas, em benefício de interesse geral, independentemente de qualquer indenização. (...). (Curso Prático de Direito Administrativo / coordenação de Carlos Pinto Coelho Motta - Belo Horizonte: Del Rey. 2ª. Ed. Ver. Atual. Ampl. 2004, p. 778).

Se se trata de uma mera limitação administrativa, a área não edificável estabelecida em razão do curso de rodovias, ferrovias ou dutos, não deve incidir nos casos em que houve o aproveitamento de vias em áreas urbanas já existentes antes da sua aferição, mesmo diante da redação original da Lei cuja alteração é pretendida. Apenas porque nesses casos a limitação administrativa não existia.

Entretanto discutir a pertinência desse uso da Faixa não edificável, imposta pela Lei, em qualquer momento, é muito importante para o meu Estado, Mato Grosso.

É que o gigante Mato Grosso, como não poderia deixar de ser, é cortado por várias Rodovias Federais onde floresceu cidades e pequenas zonas comerciais.

Isso era de esperar!

Ora, um Estado tão grande como nosso que ainda depende quase que exclusivamente do modal rodoviário não poderia deixar de fornecer serviços nas vastas zonas inabitadas localizadas no contexto de uma via.

Vou citar um exemplo pessoal!

Para uma viagem até minha cidade, a pequena Reserva do Cabaçal, devo passar por quase 240 km da BR-070 até a cidade Cáceres e mais quase 50 KM pela BR-174 para depois seguir mais 90 KM por uma Rodovia Estadual. Nesse percurso de quase 300 KM por Rodovia Federal, praticamente encontro apenas três zonas de serviços para atendimento aos viajantes. Uma entre Cuiabá e Cáceres, mais ou menos a 120 KM do início da viagem; outra a 240 KM já em Cáceres; e, a última, na Vila Caramujo, quase 40 KM depois de Cáceres.

Ou seja, soluções para problemas mecânicos, fornecimento de alimentação e sanitários, qualquer pessoa que percorrer o caminho indicado só encontrará em três pontos em um percurso de 300 KM. Um desses merece destaque. Trata-se da Vila Caramujo, que se desenvolveu na margem da Rodovia BR-174.

É que os comerciantes da Vila Caramujo atualmente estão constringidos administrativa e judicialmente a promoverem a desocupação de área que corresponderia à faixa não edificável da BR - 174, mesmo sendo-lhes inaplicável qualquer limitação quando ali instalaram seus respectivos negócios. Isso é totalmente injusto.

Assim, por expressar a garantia da irretroatividade de limitação administrativa, acompanho o relator e voto pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 5.851, de 2013, e do apensado, o Projeto de Lei nº 7.695, de 2014, na forma de Substitutivo.

Sala da Comissão, em 16 de setembro de 2015.

Deputado EZEQUIEL FONSECA

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei em epígrafe, de autoria do ilustre Deputado Onofre Santo Agostini, tem por objetivo regular a situação de edificações presentes em faixas de domínio das Rodovias Federais, cuja edificação tenha data anterior à assinatura de contratos de concessão de exploração das rodovias.

Em apenso, encontram-se as seguintes proposições:

- PL nº 7.695, de 2014 de autoria do Deputado Edio Lopes, “que estabelece que a reserva de uma faixa não-edificável não se aplica às rodovias já existentes”
- PL nº 3.085, de 2015 de autoria do deputado Danrlei de Deus Hinterholz, que “altera o art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências”.

O Projeto de Lei foi distribuído inicialmente à Comissão de Viação e Transportes que se manifestou favoravelmente à proposição, tendo aprovado por unanimidade o parecer com substitutivo do Relator, o Sr. Deputado Diego Andrade e à Comissão de Constituição e de Justiça para manifestar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Em seguida, devido à apensação do Projeto de Lei nº 7.695, de 2014, o despacho inicial foi revisto sendo incluída para análise das Proposições em questão, a Comissão de Desenvolvimento Urbano.

A proposição está sujeita ao regime ordinário de tramitação e à apreciação conclusiva pelas comissões, ficando dispensada a competência do Plenário da Câmara dos Deputados para discussão e votação, nos termos do art. 24, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

Aberto o prazo regimental de cinco sessões, não foram apresentadas emendas neste Colegiado.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Consoante o Regimento Interno da Câmara dos Deputados, compete a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano apreciar matéria referente aos assuntos atinentes a urbanismo e arquitetura, conforme o inciso VII do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

O Projeto de Lei nº 5.851, de 2013, de autoria do Deputado Onofre Santo Agostini, “dispõe sobre edificações nas margens das faixas de domínio das rodovias federais”. A essa proposição encontram-se apensados os Projetos de Lei nº 7.695, de 2014, de autoria do Deputado Edio Lopes, que trata de assuntos correlatos e o PL nº 3.085, de 2015, de autoria do Deputado Danrlei de Deus Heinterholz, que estabelece aos municípios disciplinar e fiscalizar a ocupação e o uso das faixas não-

edificáveis nos trechos de rodovias situadas em áreas urbanas e em áreas de expansão urbana.

A proposição principal e as apensadas, possuem em seu mérito a intenção na preservação dos imóveis que já existiam antes da assinatura dos contratos de concessão das rodovias em faixa de domínio não-edificável a 15 (quinze) metros das rodovias, ferrovias e dutos. Há também a preocupação em resguardar o direito de permanência dessas edificações, do iminente risco de desapropriação injusta.

Segundo o autor da proposição principal, em sua justificativa:

“Muitos estão sendo prejudicados com ações judiciais por parte das concessionárias que pedem a reintegração de posse das áreas compreendidas na reserva de faixa não-edificável de 15 (quinze) metros de cada lado das faixas de domínio das rodovias federais. Mas há de se observar que muitas edificações se encontram há anos instaladas nessas áreas de quinze metros, muito antes da assinatura dos contratos de concessão de exploração de rodovia com o governo federal e que agora estão sujeitas a desapropriação, injustamente”.

Ainda em sua justificativa, ressalta que essas edificações, para fins comerciais ou não, *“não colocam em risco a segurança e a vida de usuários das rodovias. Assim, famílias comuns e comerciantes estão prestes a ter suas propriedades, adquiridas com muito esforço e sacrifício, perdidas sem nenhuma indenização como contrapartida”.*

O substitutivo dá nova redação ao inciso III do artigo 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências, e acrescenta os §§ 4º, 5º e 6º.

Desse modo, voto pela APROVAÇÃO dos Projetos de Lei nº 5.851, de 2013, 7.695, de 2014, e o 3.085 de 2015, na forma do Substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transporte nos termos da Emenda Aditiva em anexo.

Sala da Comissão, em 5 de julho de 2016.

Deputado CARLOS MARUN
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.851, DE 2013
(Apenso o PL nº 7.695, de 2014 e PL nº 3.085, de 2015)

Dá nova redação ao inciso III do art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências, para assegurar o direito de permanência das edificações na reserva de faixa não-edificável nos 15 (quinze) metros de cada lado das rodovias federais.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se do Substitutivo em epígrafe:

- O § 4º - Nos trechos rodoviários ou ferroviários que atravessassem perímetros urbanos ou áreas urbanizadas passíveis de serem incluídas em perímetro urbano, será dispensada a exigência de reserva da faixa não-edificável, prevista no inciso III;
- O § 5º - Aplicar-se-á às edificações já construídas ou em construção o disposto no parágrafo anterior, devendo o poder público desistir das respectivas ações e execuções judiciais em curso.

JUSTIFICAÇÃO

A proposição principal visa assegurar o direito de permanência das edificações, para fins comerciais ou não, na reserva de faixa não-edificável, apenas às edificações que já existiam até a data da assinatura dos contratos de concessão das rodovias.

Em reuniões realizadas nos dias 31 de maio e no dia 05 de julho de 2016 com a presença do Excelentíssimo Deputado Edio Lopes e assessores de diversos partidos foi possível analisar propostas ao Projeto de Lei No. 5.851 de especialistas do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes - DNIT, Ministério das Cidades e Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil que consolidamos conforme a inclusão dos parágrafos 4º e 5º acima expostos.

Sala da Comissão, em 5 de julho de 2016.

Deputado CARLOS MARUN
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada no dia 13 de setembro de 2016, aprovou o Projeto de Lei nº 5.851/2013, os PL's nº 7.695/2014 e nº 3.085/2015, apensados, na forma do Substitutivo da CVT, com subemenda, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Carlos Marun.

Na reunião de hoje, o Relator, Deputado Carlos Marun, apresentou questão de ordem solicitando que a subemenda apresentada em seu Parecer, em virtude de erro formal, fosse admitida como subemenda modificativa e não aditiva como apresentada.

A Presidência da Comissão de Desenvolvimento Urbano acolheu a questão de ordem e assim exarou a decisão:

"Decisão nº 1/2016-CDU:

A Comissão de Desenvolvimento Urbano defere a questão de ordem do Deputado Carlos Marun para considerar a Subemenda apresentada pela Relator ao Projeto de Lei nº 5.851/2013 como modificativa por não ser possível harmonizar o articulado do projeto original com subemenda aditiva"

Estiveram presentes na votação os Senhores Deputados:

Jaime Martins - Presidente, João Paulo Papa e Alex Manente - Vice-Presidentes, Carlos Marun, Dâmina Pereira, Leopoldo Meyer, Marcos Abrão, Miguel Haddad, Moema Gramacho, Angelim, Hildo Rocha, Julio Lopes, Mauro Mariani, Nilto Tatto, Silvio Torres e Tenente Lúcio.

Sala da Comissão, em 17 de novembro de 2016.

Deputado JAIME MARTINS
Presidente

**SUBEMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO
URBANO AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E
TRANSPORTES AO PROJETO DE LEI Nº 5.851, DE 2013.**

(Apenso o PL nº 7.695, de 2014 e PL nº 3.085, de 2015)

Dá nova redação ao inciso III do art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências, para assegurar o direito de permanência das edificações na reserva de faixa não-edificável nos 15 (quinze) metros de cada lado das rodovias federais.

O Art.2º do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes passa a vigorar com a seguinte redação:

“O Art. 4º, da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º

.....

§ 4º - Nos trechos rodoviários ou ferroviários que atravessem perímetros urbanos ou áreas urbanizadas passíveis de serem incluídas em perímetro urbano, será dispensada a exigência de reserva da faixa não-edificável, prevista no inciso III **(NR)**;

§ 5º - Aplicar-se-á às edificações já construídas ou em construção o disposto no parágrafo anterior, devendo o poder público desistir das respectivas ações e execuções judiciais em curso **(NR)**.

.....

Sala da Comissão, em 17 de novembro de 2016

Deputado Jaime Martins

Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe, de autoria do Deputado ONOFRE SANTO AGOSTINI, dispõe sobre edificações nas margens das faixas de domínio das rodovias federais. O projeto prevê que fica assegurado – às edificações existentes antes das assinaturas dos contratos de concessão de exploração de cada rodovia – o direito de permanência das edificações, para fins comerciais ou não, na reserva de faixa não-edificável de 15 (quinze) metros de cada lado das faixas de domínio das rodovias federais

Em sua justificativa, o autor afirma que *“(..) muitos estão sendo prejudicados com ações judiciais por parte das concessionárias que pedem a reintegração de posse das áreas compreendidas na reserva de faixa não-edificável de 15 (quinze) metros de cada lado das faixas de domínio das rodovias federais. A faixa de domínio é a base de uma pista e nela ficam os canteiros, os acostamentos e a sinalização da faixa de segurança até o alinhamento das cercas que separam a estrada dos imóveis próximos à via. A partir da faixa de domínio, conta-se ainda mais quinze metros, onde ainda não é permitido construir. Mas há de se observar que muitas edificações se encontram há anos instaladas nessas áreas de quinze metros, muito antes da assinatura dos contratos de concessão de exploração de rodovia com o governo federal e que agora estão sujeitas a desapropriação, injustamente.”*

Encontram-se apenas as seguintes proposições:

- **PL nº 7695/2014**, de autoria do Deputado Edio Lopes, que estabelece que a reserva de uma faixa não-edificável não se aplica à rodovias, ferrovias e dutos, construídas e estabelecidas com o aproveitamento de vias em áreas urbanas já existentes.
- **PL nº 3085/2015**, de autoria do Deputado Danrlei de Deus Hinterholz, que altera o art. 4º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras providências.

As proposições tramitam ordinariamente (art. 151, III, RICD), em caráter conclusivo, nas Comissões de Viação e Transportes; Desenvolvimento

Urbano e nesta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54, I, do RICD), tendo recebido manifestação das referidas Comissões nos seguintes termos:

- A Comissão de Viação e Transportes aprovou o Projeto de Lei nº 5.851/2013, o PL 7.695/2014 e o PL 3.085/2015, apensados, com substitutivo, nos termos do parecer do Relator, Deputado Diego Andrade. O Deputado Ezequiel Fonseca apresentou voto em separado.
- A Comissão de Desenvolvimento Urbano aprovou o Projeto de Lei nº 5.851/2013, os PL's nº 7.695/2014 e nº 3.085/2015, apensados, na forma do Substitutivo da CVT, com subemenda, nos termos do parecer do Relator, Deputado Carlos Marun.

No prazo regimental, não foram oferecidas emendas ao projeto nesta CCJC.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Em conformidade ao que dispõe o art. 32, IV, "a", do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), cumpre a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania pronunciar-se acerca da constitucionalidade, da juridicidade e da técnica legislativa das proposições sujeitas à apreciação da Câmara dos Deputados ou de suas Comissões.

Quanto à **constitucionalidade formal**, consideramos os aspectos relacionados à competência legislativa, à legitimidade da iniciativa parlamentar e ao meio adequado para veiculação da matéria.

As proposições em questão têm como objeto tema concernente ao estabelecimento de diretrizes para o desenvolvimento urbano e para o sistema nacional de viação, matérias de competência legislativa privativas da União (art. 22, XX e XXI, da CF/88). É **legítima a iniciativa parlamentar** (art. 61, *caput*, da CF/88), haja vista não incidir, na espécie, reserva de iniciativa. Por fim, revela-se **adequada a veiculação da matéria por meio de lei ordinária federal**, visto tratar-se da alteração de leis ordinárias em vigor e não haver exigência constitucional de lei complementar ou outro veículo normativo para a disciplina do assunto.

Verificado o atendimento aos requisitos constitucionais formais, parecem igualmente inatingidos pelas proposições quaisquer dispositivos constitucionais, não havendo **vícios materiais de inconstitucionalidade** a apontar.

As proposições são dotadas de **juridicidade**, uma vez que inovam no ordenamento jurídico, possuem o atributo da generalidade e respeitam os princípios gerais do direito.

Por fim, em relação à técnica legislativa, o substitutivo apresentado pela Comissão de Viação e Transportes e a subemenda apresentada pela Comissão de Desenvolvimento Urbano corrigem equívocos de técnica legislativa dos dois projetos apensados (PLs nº 7.695/2014 e nº 3.085/2015).

O PL nº 7.695/2014, apensado, deveria ter colocado a linha pontilhada após o inciso III alterado para dizer que não haverá alteração nos demais dispositivos do art. 4º da Lei nº 6.766/79. Além disso, deveria ter colocado a informação que inicia no trecho “*Não se aplica...*” em diante em um parágrafo 5º.

Por sua vez, o PL nº 3.085/2015, apensado, também comete equívoco em relação ao uso das linhas pontilhadas, além do que insere um parágrafo único ao inciso III, o que não é permitido pela Lei Complementar n.º 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Feitas as adequações, as proposições apresentam boa técnica legislativa, nos moldes do que recomenda a Lei Complementar n.º 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar n.º 107, de 26 de abril de 2001.

Feitas essas considerações, votamos pela:

- a) **constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 5.581, de 2013, principal;**
- b) **constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 7695/14 e do Projeto de Lei nº 3085/15, apensados;**
- c) **constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes e da subemenda adotada pela Comissão de Desenvolvimento Urbano ao substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes.**

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado BILAC PINTO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 5.851/2013, dos Projetos de Lei nºs 7.695/2014 e 3.085/2015, apensados, do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes e da Subemenda da Comissão de Desenvolvimento Urbano, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Bilac Pinto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Pacheco - Presidente, Alceu Moreira e Marcos Rogério - Vice-Presidentes, Antonio Bulhões, Betinho Gomes, Bilac Pinto, Cristiane Brasil, Delegado Éder Mauro, Edio Lopes, Evandro Gussi, Fausto Pinato, Félix Mendonça Júnior, Hildo Rocha, Jorginho Mello, Júlio Delgado, Jutahy Junior, Luiz Couto, Luiz Fernando Faria, Magda Mofatto, Marcelo Delaroli, Marco Maia, Mauro Pereira, Osmar Serraglio, Paes Landim, Ronaldo Fonseca, Rubens Bueno, Rubens Pereira Júnior, Silvio Torres, Thiago Peixoto, Valmir Prascidelli, Wadih Damous, Alexandre Valle, Bacelar, Célio Silveira, Celso Maldaner, Covatti Filho, Daniel Almeida, Evandro Roman, Hugo Leal, João Campos, Lincoln Portela, Moses Rodrigues, Nelson Pellegrino, Pastor Eurico, Roberto de Lucena, Sandro Alex, Soraya Santos, Toninho Pinheiro e Valtenir Pereira.

Sala da Comissão, em 14 de dezembro de 2017.

Deputado MARCOS ROGÉRIO

3º Vice-Presidente no exercício da Presidência

FIM DO DOCUMENTO