



APENSADOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

AUTOR:
(DO SR. AROLDO CEDRAZ)

Nº DE ORIGEM:

EMENTA:
Dispõe sobre as condições de utilização das rodovias pavimentadas, sua conservação e manutenção, e dá outras providências.

DESPACHO:
09/03/2001 - (ÀS COMISSÕES DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO).

ENCAMINHAMENTO INICIAL:
AO ARQUIVO, EM 20.03.2001

REGIME DE TRAMITAÇÃO	
ORDINÁRIA	DATA/ENTRADA
COMISSÃO	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /

PRAZO DE EMENDAS		
COMISSÃO	INÍCIO	TÉRMINO
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /

DISTRIBUIÇÃO / REDISTRIBUIÇÃO / VISTA		
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	Em: / /
Comissão de:		
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	Em: / /
Comissão de:		
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	Em: / /
Comissão de:		
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	Em: / /
Comissão de:		
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	Em: / /
Comissão de:		
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	Em: / /
Comissão de:		
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	Em: / /
Comissão de:		

PROJETO DE LEI Nº 3.887 DE 2000



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 3.887, DE 2000
(DO SR. AROLDO CEDRAZ)

Dispõe sobre as condições de utilização das rodovias pavimentadas, sua conservação e manutenção, e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO).

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei dispõe sobre as condições de utilização das rodovias pavimentadas, sua conservação e manutenção, a responsabilidade do agente público e o direito de manifestação dos usuários.

Art. 2º É direito dos usuários das rodovias federais, estaduais e municipais pavimentadas trafegar em condições seguras e dever do órgão ou da entidade executivos rodoviários com circunscrição sobre a respectiva rodovia assegurar o exercício desse direito.

§ 1º Consideram-se condições seguras de tráfego aquelas que, no mínimo, contemplem:

I – pavimento em bom estado de conservação, com drenagem eficiente e sem depressões, ondulações ou outros defeitos;

II – existência de acostamentos, em bom estado de conservação, em toda a extensão do trecho;

III – existência de sinalização horizontal e vertical adequada, em bom estado de conservação, em toda a extensão do trecho;

IV – obras de arte especiais em bom estado de conservação, devidamente sinalizadas, dotadas de guarda-corpo, passeios e outros dispositivos de segurança.

§ 2º Ao usuário devem ser garantidos o acesso a informações sobre as condições da rodovia e o direito de manifestar-se, por meio de reclamações ou sugestões encaminhadas ao órgão ou à entidade responsável.

Art. 3º O órgão ou a entidade executivos rodoviários com circunscrição sobre a rodovia respondem, objetivamente, no âmbito de sua respectiva competência, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação,



omissão ou erro na manutenção de programas, projetos e serviços destinados a garantir o exercício do direito ao tráfego seguro.

Art. 4º É responsabilidade do órgão ou da entidade executivos rodoviários com circunscrição sobre a rodovia:

I – promover a conservação e, quando necessária, a recuperação de pavimentos, acostamentos e obras de arte correntes e especiais;

II – manter limpos pavimentos, acostamentos, acessos, entroncamentos, retornos, obras de arte correntes e especiais;

III – zelar pela integridade dos terraplenos, das estruturas de contenção e dos sistemas de drenagem;

IV – preservar as faixas de domínio e, quando existentes, os canteiros centrais, efetuando a capina, poda, desobstrução e replantio, conforme a necessidade;

V – conservar e, quando necessário, recuperar as defensas, barreiras, guarda-corpos, guarda-rodas e outros dispositivos de proteção e segurança;

VI – implantar, conservar e, quando necessário, recuperar os elementos de sinalização horizontal e vertical;

VII – instalar, conservar e, quando necessário, recompor a iluminação nos trevos, entroncamentos e áreas urbanas;

VIII – implantar, conservar e, quando necessário, recuperar ciclovias, passeios, passarelas e faixas de pedestres em áreas urbanas;

IX – implantar e manter em boas condições de funcionamento os postos de pesagem de veículos;

X – divulgar informações acerca das condições das rodovias e responder às reclamações e sugestões encaminhadas pelos usuários.

Art. 5º Devem ser criados Conselhos de Usuários no âmbito de cada Estado da Federação, formados por, no mínimo, 5 (cinco) membros, sendo:

I – 1 (um) representante das empresas de transporte de passageiros;

II – 1 (um) representante das empresas transportadoras de carga;

III – 1 (um) representante dos transportadores autônomos;

IV – 1 (um) representante dos usuários de carros de passeio;

V – 1 (um) representante das Federações das Indústrias, do Comércio e da Agricultura.



§ 1º Respeitado o disposto nos incisos I a V do *caput*, o número de membros e a composição dos Conselhos podem ser alterados para atender as peculiaridades de cada Estado da Federação.

§ 2º Os membros dos Conselhos não são remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 3º As formas de funcionamento e de deliberação dos Conselhos deve ser definida em regulamento.

Art. 6º Compete aos Conselhos de Usuários:

I – avaliar a segurança e a funcionalidade dos trechos de rodovias federais no território do respectivo Estado, bem como das rodovias estaduais e municipais;

II – reportar, a qualquer tempo, ao órgão ou à entidade executivos rodoviários com circunscrição sobre a rodovia as deficiências encontradas nas rodovias ou trechos avaliados;

III – analisar os planos anuais e quadrienais de conservação e manutenção rodoviária apresentados pelo órgão ou pela entidade executivos rodoviários com circunscrição sobre a rodovia, manifestando sua opinião.

Art. 7º O órgão ou a entidade executivos rodoviários com circunscrição sobre a rodovia devem apresentar, ao Conselho de Usuários, planos anuais e quadrienais de conservação e manutenção rodoviária, dos quais devem constar:

I – diagnóstico, indicando o índice de qualidade de cada trecho;

II – relação de obras e serviços a serem realizados;

III – prazos para execução dos trabalhos;

IV – indicação das fontes de recursos a serem utilizados.

§ 1º Os planos de que trata o *caput* devem ser publicados, por um período mínimo de três dias consecutivos, na imprensa oficial da União ou do respectivo Estado e, de forma resumida, em jornal de grande circulação.

§ 3º Após a publicação, deve ser aberto prazo de 30 (trinta) dias para o recebimento de sugestões e indagações, as quais devem ser respondidas nos 30 (trinta) dias subseqüentes.

Art. 8º O índice de qualidade de que trata o inciso I do artigo anterior, a ser definido nos termos da regulamentação, deve reportar-se a trechos de, no máximo, 20 (vinte) quilômetros e expressar de forma objetiva as condições:

I – do pavimento e do acostamento;

II – das obras de arte especiais e correntes;

III – da sinalização horizontal e vertical;



IV – dos dispositivos de proteção e segurança;

V – dos terraplenos, das estruturas de contenção e dos sistemas de drenagem;

VI – das faixas de domínio.

Parágrafo único. A regulamentação deve estabelecer, ainda, os parâmetros mínimos aceitáveis do índice de qualidade, relativos às diversas classes de rodovias.

Art. 9º A construção e ampliação de rodovias devem observar os seguintes requisitos:

I – cumprimento das normas técnicas pertinentes e da legislação específica aplicável;

II – elaboração prévia de Estudo de Impacto Ambiental – EIA;

III – emprego de materiais e métodos construtivos econômica e tecnicamente mais adequados às peculiaridades de cada projeto;

IV – adoção de mecanismos e medidas destinados a proteger a fauna e garantir suas rotas de deslocamento diário e sazonal.

§ 1º A obrigatoriedade de cumprimento das normas técnicas pertinentes aplica-se também aos casos de restauração de trechos rodoviários.

§ 2º Os construtores são responsáveis pela qualidade e solidez das obras, tanto no que se refere a materiais, como em relação a sistemas construtivos, pelos seguintes prazos:

I – 5 (anos) para pavimentos, sistemas de drenagem, estruturas de contenção e as obras de arte correntes;

II – 20 (vinte) anos para obras de arte especiais.

Art. 10. Quando as rodovias atravessarem perímetros urbanos, deve ser providenciada a implantação de ciclovias, passeios, passarelas e faixas de pedestres, devidamente iluminados e sinalizados.

Parágrafo único. Nas proximidades das faixas de pedestres, devem ser instaladas barreiras eletrônicas ou dispositivo similar de redução de velocidade.

Art. 11. Nenhuma rodovia federal, estadual ou municipal pode ser aberta ao tráfego desde a sua construção ou após a realização de obras, se não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente.

§ 1º O órgão ou a entidade executivos rodoviários com circunscrição sobre a rodovia são responsáveis pela implantação da sinalização, respondendo por sua falta, insuficiência ou incorreta colocação.

§ 2º A colocação, uso e interpretação da sinalização horizontal e vertical de regulamentação, advertência e indicação deve seguir o disposto



no Anexo II da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro" e nas normas complementares do CONTRAN.

§ 3º Quando for necessário o tráfego em trechos com deficiência no pavimento, degradados ou em obras, deve ser afixada sinalização de advertência específica e adequada, durante todo o período em que ocorrer a degradação ou a obra.

Art. 12. A sinalização de indicação deve, entre outras mensagens:

I – apontar a existência e a localização de pontos de interesse ecológico e turístico;

II – indicar cidades, vilas e povoados, inclusive com mapas de orientação à entrada e saída dessas áreas urbanas;

III – indicar a denominação da rodovia, bem como a existência e a localização de trevos e entroncamentos com outras rodovias, estradas e vicinais;

IV – incluir avisos relacionados à prevenção de acidentes e ao respeito ao meio ambiente;

V – indicar locais de passagem de animais, de tráfego rotineiro de veículos de grande porte e de cruzamento de vias férreas

Parágrafo único. Além da sinalização indicativa, no cruzamento de vias férreas deve ser utilizada sinalização sonora e implantado mecanismo de contenção do fluxo de veículos, acionados sempre que houver a aproximação da composição.

Art. 13. É obrigatória a divulgação em estações de rádio dos municípios de médio e grande porte de quaisquer interrupções de tráfego provocadas por acidentes, obras, desastres naturais ou pelo mau estado de conservação em rodovias que cruzem o seu território.

Parágrafo único. Placas indicativas devem informar aos usuários a frequência em que operam as rádios de que trata o *caput*.

Art. 14. O órgão ou a entidade executivos rodoviários com circunscrição sobre a rodovia devem colocar à disposição um número de telefone para encaminhamento de reclamações e sugestões, sem ônus para o usuário.

§ 1º O número de serviço a que se refere o *caput* deve ser amplamente divulgado ao longo do respectivo trecho de rodovia.

§ 2º O referido órgão ou entidade têm prazo de 45 (quarenta e cinco) dias para responder ao usuário, apontando, se for o caso, as providências a serem tomadas.

Art. 15. As ondulações transversais destinadas à redução de velocidade existentes nas rodovias deverão ser substituídas, no prazo máximo



de um ano, a contar da publicação desta lei, por barreiras eletrônicas ou dispositivo similar.

Art. 16. Independentemente das obras e serviços de que trata o art. 7º, nenhum trecho de rodovia degradado pode permanecer sem a devida recuperação por período superior a 1 (um) ano, contado a partir da manifestação do Conselho de Usuários, nos termos do inciso II do art. 6º.

Parágrafo único. Considera-se degradado o trecho de rodovia que apresente índice de qualidade abaixo do parâmetro mínimo considerado aceitável nos termos do parágrafo único do art. 8º.

Art. 17. A responsabilidade a que se referem o art. 4º, o art. 7º, o § 1º do art. 11, o art. 14 e o art. 16 fica transferida:

I – para o ente da Federação delegatário, no caso de rodovia federal delegada nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996;

II – para o concessionário, no caso de rodovia concedida à exploração pela iniciativa privada;

III – para o executor da obra, no caso de trechos em restauração, manutenção ou adequação.

§ 2º Nos casos previstos nos incisos I e II do parágrafo anterior, ficam o órgão ou a entidade executivos rodoviários com circunscrição sobre a rodovia responsáveis pela fiscalização, respondendo solidariamente por qualquer dano.

Art. 18. Constitui ato de improbidade administrativa a omissão do agente público no cumprimento das responsabilidades previstas nos arts. 7º, 10, 13, 14 e 16, sujeitando-se ao previsto no inciso III do art. 12 da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto no *caput*, também, ao agente público que forjar ou deturpar dados obtidos em exame de campo para cálculo do índice de qualidade previsto no inciso I do art. 7º.

Art. 19. Constitui crime a omissão do agente público no cumprimento das responsabilidades previstas no art. 16 desta lei:

Pena – detenção de 1 (um) a 2 (dois) anos.

§ 1º Se do fato resulta desastre, a pena é de reclusão de 2 (dois) a 5 (cinco) anos.

§ 2º No caso de culpa, não havendo desastre:

Pena – detenção de 3 (três) a 6 (seis) meses.

§ 3º No caso de culpa, se do fato resulta desastre, a pena é de detenção de 6 (seis) meses a 1 (um) ano.



§ 4º Se de qualquer dos crimes previstos neste artigo, no caso de desastre ou sinistro, resulta lesão corporal ou morte, aplica-se o disposto no art. 258 do Código Penal.

Art. 20. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.

Art. 21. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A finalidade deste projeto de lei é explicitar e agrupar em uma única norma legal dispositivos relacionados às condições de utilização das rodovias pavimentadas, sua conservação e manutenção, à responsabilidade do agente público, bem como à garantia do direito de manifestação dos usuários.

Infelizmente, seja por falta de recursos orçamentários, seja por negligência administrativa, boa parte das rodovias brasileiras apresentam precário estado de conservação, com vários trechos em que o pavimento encontra-se bastante deteriorado. Tal fato, aliado à sinalização insuficiente, gera significativos riscos para os usuários, contribuindo sobremaneira para o grande número de acidentes nas nossas estradas.

A Pesquisa Rodoviária 2000, realizada pela Confederação Nacional do Transporte – CNT, cujos resultados foram divulgados no último mês, conclui que cerca de 80% de 59 mil quilômetros das rodovias pavimentadas brasileiras estão em estado de conservação péssimo e deficiente. No ano passado, esse mesmo índice era de 77,5%, o que indica uma tendência preocupante. A pesquisa aponta ainda que das dez piores estradas do País, nove ficam na região Nordeste. E das dez melhores, nove encontram-se nos Estados do Sul e Sudeste.

A proposta que ora apresentamos inicia por definir, como um direito dos usuários das rodovias federais, estaduais e municipais pavimentadas, trafegar em condições seguras, restando como um dever dos órgãos ou das entidades executivos rodoviários com circunscrição sobre a respectiva rodovia assegurar o exercício desse direito. São definidas, também, as responsabilidades do órgão ou da entidade executivos rodoviários, entre os quais destacamos: promover a conservação e, quando necessária, a recuperação de pavimentos, acostamentos e obras de arte correntes e especiais, bem como mantê-los limpos; conservar e, quando necessário, recuperar as defensas, barreiras, guarda-corpos, guarda-rodas e outros dispositivos de proteção e segurança; implantar, conservar e, quando necessário, recuperar os elementos de sinalização horizontal e vertical; implantar, conservar e, quando necessário, recuperar ciclovias, passeios, passarelas e faixas de pedestres em áreas urbanas.



Estamos prevendo a criação de Conselhos de Usuários em cada Estado da Federação, aos quais competirá avaliar a segurança e a funcionalidade dos trechos de rodovias federais no território do respectivo Estado, bem como das rodovias estaduais e municipais; reportar, a qualquer tempo, ao órgão ou à entidade executivos rodoviários com circunscrição sobre a rodovia as deficiências encontradas nas rodovias ou trechos avaliados; e analisar os planos anuais e quadrienais de conservação e manutenção rodoviária apresentados pelo órgão ou pela entidade executivos rodoviários com circunscrição sobre a rodovia, manifestando sua opinião.

Outro ponto relevante diz respeito à obrigatoriedade da apresentação, pelos órgãos ou entidades responsáveis, de planos anuais e quadrienais de conservação e manutenção das rodovias, dos quais deve constar: diagnóstico, indicando o índice de qualidade de cada trecho; relação de obras e serviços a serem realizados; prazos para execução dos trabalhos; e indicação das fontes de recursos a serem utilizados. Trata-se de instrumento essencial para permitir, aos Conselhos de Usuários o controle da atuação dos órgãos responsáveis.

O índice de qualidade, cuja metodologia de cálculo deve ser definida em regulamentação, permitirá expressar de forma objetiva as condições básicas de cada trecho rodoviário, ou seja, o estado do pavimento e do acostamento; das obras de arte especiais e correntes; da sinalização horizontal e vertical; dos dispositivos de proteção e segurança; dos terraplenos, das estruturas de contenção e dos sistemas de drenagem; e das faixas de domínio. A divulgação desse índice de qualidade, cujo cálculo já é exigido em alguns contratos de concessão, vai tornar possível uma avaliação precisa do estado dos diversos trechos rodoviários e o parâmetro mínimo para que o trecho seja considerado seguro ao tráfego.

A proposta prevê que, independentemente das obras regulares de conservação e manutenção das rodovias, nenhum trecho rodoviário degradado, ou seja, com índice de qualidade abaixo do mínimo aceitável, poderá permanecer sem a devida restauração por período superior a um ano. Para a contagem desse período, toma-se por base a notificação do Conselho de Usuários do Estado onde situa-se o trecho rodoviário em questão.

Alguns pontos específicos de segurança também foram abordados. A questão da sinalização, por exemplo, é fundamental. Embora o Código de Trânsito Brasileiro já aborde parcialmente a matéria, entendemos ser necessário tratá-la de forma mais abrangente. Importa, por exemplo, prever que a sinalização de indicação deve, entre outras informações, apontar a existência e a localização de pontos de interesse ecológico e turístico, bem assim incluir mensagens educativas de prevenção de acidentes e de respeito ao meio ambiente.

Igualmente importante é a previsão de que seja colocado à disposição dos usuários um número de telefone gratuito para o encaminhamento de reclamações e sugestões. Essa medida coaduna-se com



a moderna tendência de valorização do usuário de serviços públicos, equiparado aos demais consumidores. Na mesma linha, está a obrigatoriedade de divulgação, em emissoras de rádio de Municípios de médio e grande porte, das condições de tráfego nas rodovias que cruzam o seu território. Com isso, pretende-se que os motoristas sejam prevenidos a tempo de ocorrências como acidentes, deslizamentos de terra ou outras que embaraçam o trânsito, evitando ou minimizando os congestionamentos.

Finalmente, estamos apontando sanções a serem aplicadas aos agentes públicos responsáveis pelas rodovias. Tais sanções, civis, administrativas e penais, foram adotadas a partir de duas referências legais básicas: a Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, conhecida como Lei da Improbidade Administrativa, e o próprio Código Penal. Vale notar que o Código Penal já tipifica condutas relativas a expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou outro meio de transporte público, ou ainda praticar ato que impeça ou dificulte a navegação aérea, marítima ou fluvial, ou outro meio de transporte público (arts. 261 e 262). Como se vê, não há previsão de tipo penal para a conduta de expor a perigo o transporte particular, lacuna essa preenchida por nossa proposta.

Diante da inegável relevância da matéria para a segurança do tráfego nas nossas estradas, estamos convictos de que poderemos contar com o amplo apoio desta Casa para sua transformação em norma legal.

Sala das Sessões, em *06* de *dezembro* de 2000.


Deputado AROLDO CEDRAZ



DECRETO-LEI Nº 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940.

CÓDIGO PENAL

PARTE ESPECIAL

TÍTULO VIII DOS CRIMES CONTRA A INCOLUMIDADE PÚBLICA

CAPÍTULO I DOS CRIMES DE PERIGO COMUM

- Formas qualificadas de crime de perigo comum

Art. 258. Se do crime doloso de perigo comum resulta lesão corporal de natureza grave, a pena privativa de liberdade é aumentada de metade; se resulta morte, é aplicada em dobro. No caso de culpa, se do fato resulta lesão corporal, a pena aumenta-se de metade; se resulta morte, aplica-se a pena cominada ao homicídio culposo, aumentada de um terço.

CAPÍTULO II DOS CRIMES CONTRA A SEGURANÇA DOS MEIOS DE COMUNICAÇÃO E TRANSPORTE E OUTROS SERVIÇOS PÚBLICOS

- atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo

Art. 261. Expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea:

Pena - reclusão, de 2 (dois) a 5 (cinco) anos.

- Sinistro em transporte marítimo, fluvial ou aéreo



§ 1º Se do fato resulta naufrágio, submersão ou encalhe de embarcação ou a queda ou destruição de aeronave:

Pena - reclusão, de 4 (quatro) a 12 (doze) anos.

- Prática do crime com o fim de lucro

§ 2º Aplica-se, também, a pena de multa, se o agente pratica o crime com intuito de obter vantagem econômica, para si ou para outrem.

- Modalidade culposa

§ 3º No caso de culpa, se ocorre o sinistro:

Pena - detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos.

- Atentado contra a segurança de outro meio de transporte

Art. 262. Expor a perigo outro meio de transporte público, impedir-lhe ou dificultar-lhe o funcionamento:

Pena - detenção, de 1 (um) a 2 (dois) anos.

§ 1º Se do fato resulta desastre, a pena é de reclusão, de 2 (dois) a 5 (cinco) anos.

§ 2º No caso de culpa, se ocorre desastre:

Pena - detenção, de 3 (três) meses a 1 (um) ano.

.....
.....



LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

INSTITUI O CÓDIGO DE TRÂNSITO
BRASILEIRO.

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art.1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente.

ANEXO II

I – SINALIZAÇÃO VERTICAL

É um subsistema da sinalização viária, que se utiliza de placas, onde o meio de comunicação (sinal) está na posição vertical, fixado ao lado ou suspenso sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolos e/ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas.

As placas, classificadas de acordo com as suas funções, são agrupadas em um dos seguintes tipos de sinalização vertical:

- Sinalização de Regulamentação;
- Sinalização de Advertência;
- Sinalização de Indicação.

I.1 – SINALIZAÇÃO DE REGULAMENTAÇÃO

Tem por finalidade informar aos usuários das condições, proibições, obrigações ou restrições no uso das vias. Suas mensagens são imperativas e seu desrespeito constitui infração.

I.1.1 – FORMA E CORES

A forma padrão do sinal de regulamentação é a circular, nas seguintes cores:



OBRIGAÇÃO



PROIBIÇÃO

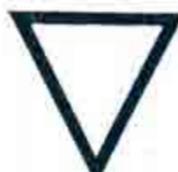
FUNDO – BRANCO
TARJA – VERMELHA
ORLA – VERMELHA
SÍMBOLO – PRETO
LETRAS – PRETAS

Constituem exceção quanto a forma, os sinais “Parada Obrigatória” – R-1 e “Dê a Preferência” – R-2, com as seguintes características:



R - 1

CORES:
FUNDO – VERMELHO
LETRAS – BRANCAS
ORLA INTERNA – BRANCA
ORLA EXTERNA VERMELHA



R - 2

CORES:
FUNDO – BRANCO
ORLA - VERMELHO



1.1.2 – DIMENSÕES MÍNIMAS

a) SINAIS DE FORMA CIRCULAR

– ÁREA URBANA

Diâmetro – 0,400 m

Tarja – 0,040 m

Orla – 0,040 m

– ÁREA RURAL

Diâmetro – 0,750 m

Tarja – 0,075 m

Orla – 0,075 m

b) SINAIS DE FORMA OCTOGONAL – R-1

Lado – 0,250 m

Orla Interna Branca – 0,020 m

Orla Externa Vermelha – 0,010 m

c) SINAL DE FORMA TRIANGULAR – R-2

Lado – 0,750 m

Orla – 0,100 m

Obs.: O aumento no tamanho dos sinais implicará em variações proporcionais de orlas e símbolos.

1.1.3 – DIMENSÕES RECOMENDADAS

a) SINAIS DE FORMA CIRCULAR

– ÁREA URBANA

- vias de trânsito rápido ou vias primárias de grande extensão com baixa densidade populacional.

Diâmetro – 0,750 m

Tarja – 0,075 m

Orla – 0,075 m

- demais vias

Diâmetro – 0,500 m

Tarja – 0,050 m

Orla – 0,050 m

– ÁREA RURAL.

- vias com velocidade diretriz de até 60 Km/h.

Diâmetro – 0,750 m

Tarja – 0,075 m

Orla – 0,075 m

- vias com velocidade diretriz entre 60 e 100 Km/h.

Diâmetro – 1,000 m

Tarja – 0,100 m

Orla – 0,100 m

b) SINAL DE FORMA OCTOGONAL – R-1

Lado – 0,350 m

Orla Interna Branca – 0,014 m

Orla Externa Vermelha – 0,028 m

c) SINAL DE FORMA TRIANGULAR – R-2

Lado – 0,900 m

Orla – 0,150 m

1.1.4 – CONJUNTO DE SINAIS DE REGULAMENTAÇÃO



R - 1
Parada Obrigatória



R - 2
Dê a Preferência



R - 3
Sentido Proibido



R - 4a
Proibido Virar à
Esquerda



R - 4b
Proibido Virar à
Direita



R - 5
Proibido Retornar



R - 24a
Sentido de Circulação
da Via



R - 24b
Passagem Obrigató-
ria



R - 25a
Vire à Esquerda



R - 25b
Vire à Direita



R - 25c
Siga em Frente ou à
Esquerda



R - 25d
Siga em Frente ou à
Direita



R - 26
Siga em Frente



R - 27
Ônibus, caminhões e
veículos de grande por-
te, mantenham a direita



R - 28
Duplo Sentido de
Circulação



R - 29
Proibido o Trânsito de
Pedestres



R - 30
Pedestre Ande Pela
Esquerda



R - 31
Pedestre Ande Pela
Direita



R - 32
Circulação Exclusiva
de Ônibus



R - 33
Sentido Circular
Obrigatório



R - 34
Circulação Exclusiva
de Bicicletas

1.1.5 – INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

Sendo necessário acrescentar informações tais como: período de validade, características e uso do veículo, condições de estacionamento, além de outras, deve ser colocada uma placa adicional abaixo do sinal de regulamentação.

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS – CeDI



R - 6a
Proibido Estacioniar



R - 6b
Estacionamento
Regulamentado



R - 6c
Proibido Parar e
Estacioniar



R - 7
Proibido Ultrapassar



R - 8
Proibido Mudar de
Faixa de Trânsito



R - 9
Proibido Trânsito de
Caminhões



R - 10
Proibido Trânsito de
Veículos Automotores



R - 11
Proibido Trânsito de
Veículos de Tração Animal



R - 12
Proibido Trânsito de
Bicicletas



R - 13
Proibido Trânsito de
Máquinas Agrícolas



R - 14
Carga Máxima
Permitida



R - 15
Altura Máxima
Permitida



R - 16
Largura Máxima
Permitida



R - 17
Peso Máximo
Permitido por Eixo



R - 18
Comprimento Máximo
Permitido



R - 19
Velocidade Máxima
Permitida



R - 20
Proibido Acionar
Buzina ou Sinal Sonoro



R - 21
Alfândega



R - 22
Uso Obrigatório de
Corrente



R - 23
Conserve-se à Direita



Esta poderá estar incorporada à principal, formando uma só placa e sempre nas cores branca (fundo), vermelha (tarjas) e preta (símbolos e letras).
Exemplos:



1.2 – SINALIZAÇÃO DE ADVERTÊNCIA

Tem por finalidade alertar aos usuários da via para condições potencialmente perigosas, indicando sua natureza. Suas mensagens possuem caráter de recomendação.

1.2.1 – FORMA E CORES

A forma padrão do sinal de advertência é quadrada, devendo uma das diagonais ficar na posição vertical, nas seguintes cores:



CORES:
Fundo – Amarelo
Orla Interna – Preta
Orla Externa – Amarela
Símbolo e/ou Legenda – Pretos

Constituem exceção quanto a forma, os sinais “Sentido Único” – A-26a, “Sentido Duplo” – A-26b e “Cruz de Santo André” – A-41, com as seguintes características:

a)



A-26a



A-26b

CORES:
Fundo – Amarelo
Orla Interna – Preta
Orla Externa – Amarela
Seta – Preta

b)



A-41

CORES:
Fundo – Amarelo
Orlas – Pretas

Constituem exceção as placas especiais de advertência, cujas características são descritas no item 1.2.4.

1.2.2 – DIMENSÕES MÍNIMAS

a) SINAIS DE FORMA QUADRADA

– ÁREA URBANA

Lado – 0,450 m

Orla Externa – 0,010 m

Orla Interna – 0,010 m

– ÁREA RURAL

Lado – 0,600 m

Orla Externa – 0,020 m

Orla Interna – 0,020 m



b) SINAIS DE FORMA RETANGULAR – A-26A E A-26B

– ÁREA URBANA

Lado Menor – 0,500 m
Orla Externa – 0,010 m
Orla Interna – 0,010 m

– ÁREA RURAL

Lado Maior – 1,200 m
Lado Menor – 0,600 m
Orla Externa – 0,020 m
Orla Interna – 0,020 m

c) CRUZ DE SANTO ANDRÉ – A-41

Relação entre dimensões de largura e comprimento dos braços –
1:6 a 1:10

Ângulos menores formado entre os dois braços – entre 45° a 55°.

Obs.: O aumento no tamanho dos sinais implicará em variações
proporcionais de orlas e símbolos.

1.2.3 – CONJUNTO DE SINAIS DE ADVERTÊNCIA



A - 1a
Curva Acentuada à
Esquerda



A - 1b
Curva Acentuada à
Direita



A - 2a
Curva à Esquerda



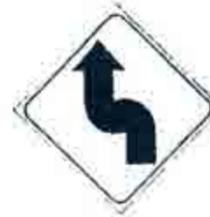
A - 2b
Curva à Direita



A - 3a
Pista Sinuosa
à Direita



A - 3b
Pista Sinuosa
à Esquerda



A - 4a
Curva Acentuada em
"S" à Esquerda



A - 4b
Curva Acentuada em
"S" à Direita

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS – CeDI



A - 5a
Curva em "S" à Direita



A - 5b
Curva em "S" à Esquerda



A - 6a
Cruzamento de Vias



A - 7a
Via Lateral à Direita



A - 7b
Via Lateral à Esquerda



A - 8
Bifurcação em "T"



A - 9
Bifurcação em "Y"



A - 10a
Entroncamento Obliquo à Esquerda



A - 10b
Entroncamento Obliquo à Direita



A - 11a
Junções Sucessivas Contrárias - Primeira à Direita



A - 11b
Junções Sucessivas Contrárias - Primeira à Esquerda



A - 12
Interseção em Círculo



A - 13a
Confluência à Direita



A - 13b
Confluência à Esquerda



A - 14
Semáforo à Frente



A - 15
Parada Obrigatória à Frente



A - 16
Bonde



A - 17
Pista Irregular



A - 18
Saliência ou Lombada



A - 19
Depressão

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeDI



A - 20a
Declive Acentuado



A - 20b
Declive Acentuado



A - 21a
Estreitamento de
Pista ao Centro



A - 21b
Estreitamento de
Pista à Esquerda



A - 21c
Estreitamento de
Pista à Direita



A - 22
Ponte Estrela



A - 23
Ponte Móvel



A - 24
Obras



A - 25
Mão Dupla Adiante



A - 26a
Sentido Único



A - 26b
Sentido Duplo



A - 27
Área com
Desmoronamento



A - 28
Pista Escorregadia



A - 29
Projeção de Cascalho



A - 30
Ciclistas



A - 31
Maquinária Agrícola



A - 32a
Passagem de
Pedestres



A - 32B
Passagem Sinalizada
de Pedestres



A - 33a
Área Escolar



A - 33b
Passagem Sinalizada
de Escolares



A - 34
Crianças



A - 35
Cuidado Animais



A - 36
Animais Selvagens



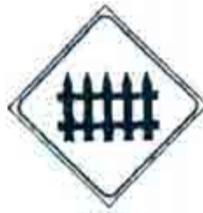
A - 37
Altura Limitada



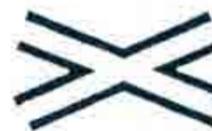
A - 38
Largura Limitada



A - 39
Passagem de Nível
sem Barreira



A - 40
Passagem de Nível com
Barreira



A - 41
Cruz de Santo André



A - 42a
Início de Pista Dupla



A - 42b
Fim de Pista Dupla



A - 42-c
Pista Dividida



A - 43
Aeroporto



A - 44
Vento Lateral



A - 45
Rua Sem Saída

1.2.4 – PLACAS ESPECIAIS

São placas de advertência cuja função é chamar a atenção dos condutores de veículos para a existência ou natureza de perigo na via em razão da possibilidade de ocorrência de situação de emergência no local ou ainda de mudança na situação do trânsito que vinha se estabelecendo.

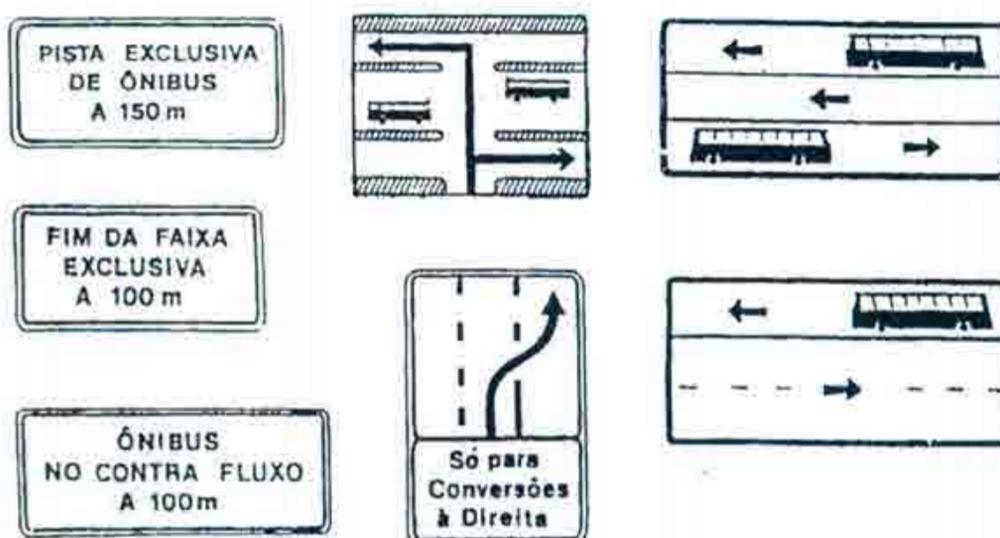


O formato adotado é retangular, de tamanho variável em função das mensagens nelas contidas e nas seguintes cores:

- Fundo – Amarelo
- Orla Interna – Preta
- Orla Externa – Amarela
- Legendas e/ou Símbolos – Pretas

Exemplos:

a) SINALIZAÇÃO ESPECIAL PARA FAIXAS OU PISTAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS



b) SINALIZAÇÃO ESPECIAL PARA PEDESTRES



1.2.5 – INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

Havendo necessidade de informações complementares, estas serão inscritas em placa adicional de forma retangular, colocada abaixo da de advertência, com as mesmas cores dessa. Tal placa adicional poderá estar incorporada à principal formando uma só placa.



Exemplos:



1.3 - SINALIZAÇÃO DE INDICAÇÃO

Temos por finalidade identificar as vias, os destinos e os locais de interesse, bem como orientar condutores de veículos quanto aos percursos, os destinos, as distâncias e os serviços auxiliares, podendo também ter como função a educação do usuário. Suas mensagens possuem um caráter meramente informativo ou educativo, não constituindo imposição.

As placas de indicação estão divididas nos grupos seguintes:

1.3.1 - PLACAS DE LOCALIZAÇÃO E IDENTIFICAÇÃO DE DESTINO

Posicionam o condutor ao longo do seu deslocamento, ou com relação a distâncias ou ainda aos locais de destino.



a) PLACAS DE IDENTIFICAÇÃO DE RODOVIAS



Rodovia Pan-americana

CORES

Fundo - Branco
Orlas Internas - Pretas
(entremeadas por uma branca)
Orla Externa - Branca
Legendas - Pretas

- DIMENSÕES MÍNIMAS

Altura - 0,450 m
Chanfro Inclinado - 0,140 m
Largura Superior - 0,440 m
Largura Inferior - 0,410 m
Orlas Internas Pretas - 0,020 m
Orla Interna Branca - 0,010 m
Orla Externa - 0,010 m



Rodovia Nacional

- CORES

Fundo - Branco
Orla Interna e Tarja - Pretas
Orla Externa - Branca
Legendas - Pretas

- DIMENSÕES MÍNIMAS

Largura - 0,400 m
Altura - 0,450 m
Orla Interna e Tarja - 0,020 m
Orla Externa - 0,010 m

b) PLACAS DE LOCALIZAÇÃO DE CIDADES

- CORES

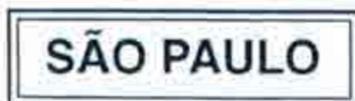
Fundo - Azul
Tarja e Letras - Preta

- FORMA E DIMENSÕES MÍNIMAS

Retangular, lado maior na horizontal, altura mínima de 1,00 m.
Letras com altura mínima de 0,20 m.



Exemplo:



c) PLACAS DE IDENTIFICAÇÃO DE ZONAS DE INTERESSE DE TRÁFEGO

– CORES

Fundo – Azul

Tarjas e Letras – Branco

– FORMAS E DIMENSÕES

Largura – 1,000 m

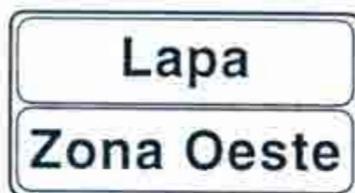
Altura – 0,600 m

Altura da Letra – 0,100 m

Orla Interna e Tarja – 0,020 m

Orla Externa – 0,010 m

Exemplo:



d) PLACAS DE IDENTIFICAÇÃO NOMINAL DE PONTES E VIADUTOS

– CORES

Fundo – Azul

Tarja e Letras – Branca

– FORMA E DIMENSÕES MÍNIMAS

Largura – 1,000 m

Altura – 0,800 m

Altura da Letra – 0,100 m

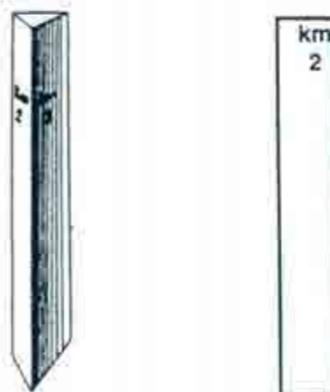
Orla Interna e Tarja – 0,020 m

Orla Externa – 0,010 m



e) MARCOS QUILOMÉTRICOS

Exemplo:



f) PLACAS DE LIMITE DE MUNICÍPIO

- CORES

Fundo – Azul

Tarjas e Letras – Brancas

- FORMAS E DIMENSÕES MÍNIMAS

Largura – 2,150 m

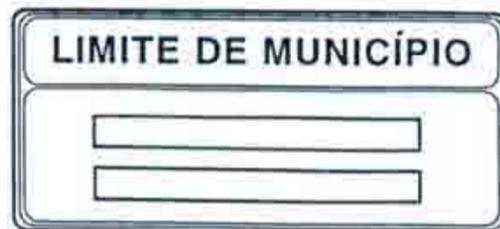
Altura – 1,000 m

Altura da Letra – Limite de Município: 0,120 m

Demais Letras: 0,150 m

Orla Interna e Tarja – 0,020 m

Orla Externa – 0,010 m



1.3.2 - PLACAS DE ORIENTAÇÃO DE DESTINO

Indicam ao condutor a direção que o mesmo deverá seguir para atingir determinados lugares, orientando seu percurso e distâncias.

a) PLACAS INDICATIVAS DE SENTIDO (DIREÇÃO)

- CORES

Fundo - Verde

Orlas Internas - Brancas

Orla Externa - Verde

Legenda - Branca

Símbolos - De acordo com a rodovia

- FORMAS E DIMENSÕES MÍNIMAS

Largura - 1,00 m

Altura - 0,400 m

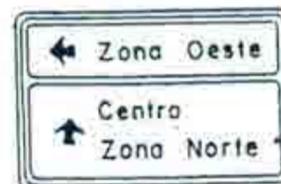
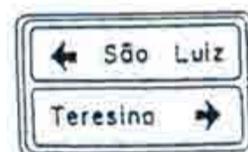
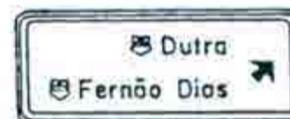
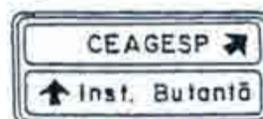
Altura da Letra para Área Urbana - 0,100 m

Altura da Letra para Rodovias - 0,150 m

Orla Interna e Tarja - 0,020 m

Orla Externa - 0,010 m

Exemplos:





b) PLACAS INDICATIVAS DE DISTÂNCIA

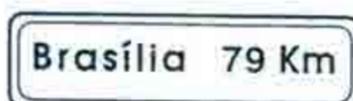
– CORES

Fundo – Verde
Orlas Internas – Brancas
Orla Externa – Verde
Legendas – Brancas

– FORMAS E DIMENSÕES MÍNIMAS

Largura – 1,000 m
Altura – 0,400 m
Altura da Letra – 0,150 m
Orla Interna e Tarja – 0,020 m
Orla Externa – 0,010 m

Exemplo:



c) PLACAS DIAGRAMADAS

– CORES

Fundo – Verde
Orlas Internas – Brancas
Orla Externa – Verde
Legendas, Zebrado e Seta – Brancos



- FORMA E DIMENSÕES PADRÃO

Largura - 1,300 m
Altura - 1,300 m
Altura da Letra - 0,150 m
Orla e Tarja - 0,020 m

Exemplos:



1.3.3 - PLACAS EDUCATIVAS

Tem a função de educar condutores e pedestres quanto ao seu comportamento no trânsito.



- CORES
Fundo - Branco
Orla - Preta
Legendas - Pretas

- FORMA

Retangular, lado maior na horizontal.

- DIMENSÕES MÍNIMAS

Largura - 1,000 m
Altura - 0,600 m
Orla Interna - 0,020 m
Orla Externa - 0,010 m

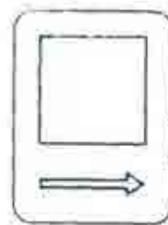


Exemplos:



I.3.4 - PLACAS INDICATIVAS DE SERVIÇOS AUXILIARES E ATRATIVOS TURÍSTICOS

Indicam aos condutores e pedestres os locais onde os mesmos podem dispor dos serviços indicados e localizar os marcos referenciais de atrativos turísticos.



- CORES
Fundo - Azul
Quadro Interno - Branco
Seta - Branca
Legenda - Branca
Símbolo - Preto

Constitui exceção a placa indicativa de Pronto Socorro (I-15) onde o Símbolo deve ser vermelho e a placa de orientação para pedestres cuja forma é retangular, mas com lado maior na horizontal.

Além dos pictogramas abaixo desenhados, poderão ser utilizados símbolos que representam os marcos referenciais de atrativos turísticos conforme os exemplos colocados.

Na área urbana, as Placas Indicativas de Serviços Auxiliares e as de Atrativos Turísticos, poderão ser utilizadas na forma retangular com o lado maior na horizontal.



- DIMENSÕES MÍNIMAS

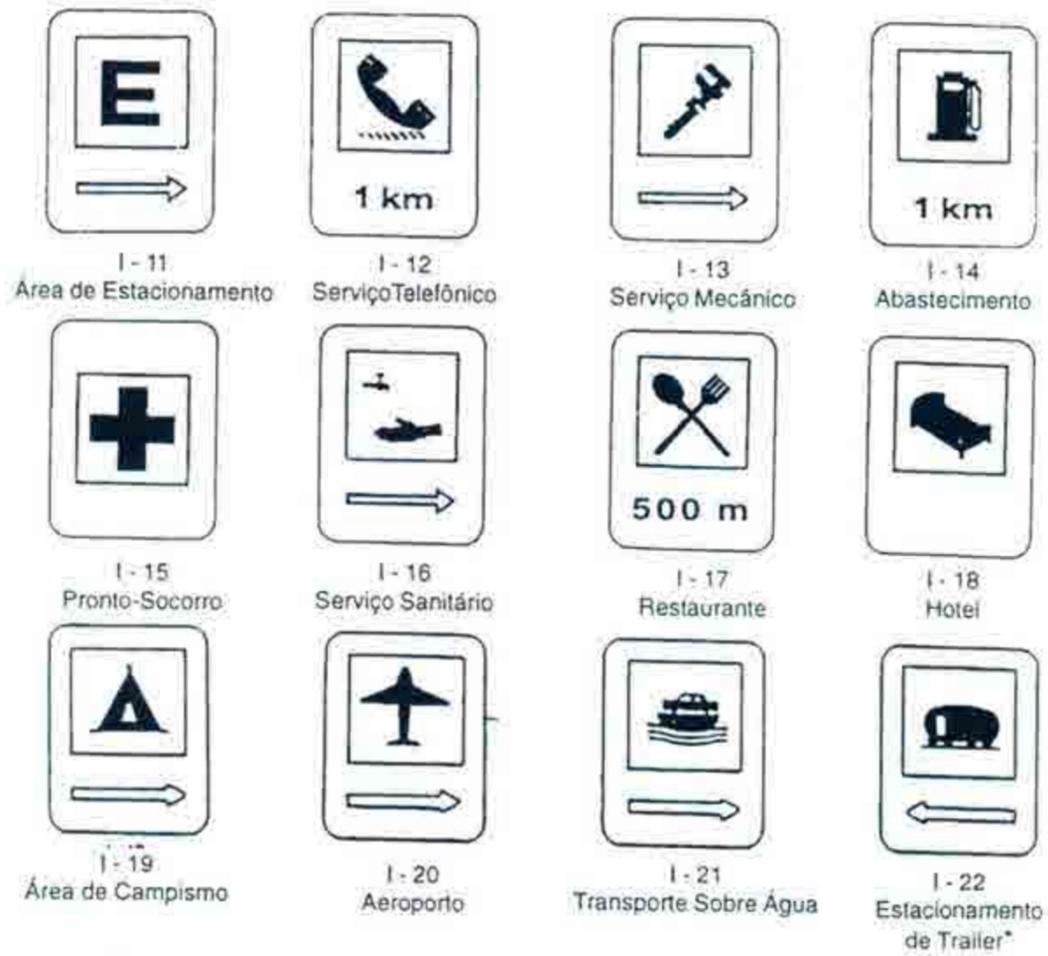
• Placa

Largura - 0,400 m
Altura - 0,600 m

• Quadro Interno

Largura - 0,300 m
Altura - 0,500 m
Margem Superior - 0,070 m

Relação das Placas



Placas para Pedestres - Exemplos:



*Por um lapso, no original consta como "Estacionamento de Tráfego".

Exemplos de Pictogramas de Marcos Referenciais de Atrativos Turísticos:



Praia



Local para Prática de Pesca Submarina



Parque Florestal



Local para Prática de Pesca Esportiva

2 - SINALIZAÇÃO HORIZONTAL

É um subsistema da sinalização viária que se utiliza de linhas, marcações, símbolos e legendas, pintados ou apostos sobre o pavimento das vias.

Têm como função organizar o fluxo de veículos e pedestres; controlar e orientar os deslocamentos em situações com problemas de geometria, topografia ou frente a obstáculos; complementar os sinais verticais de regulamentação, advertência ou indicação.

2.1 - CARACTERÍSTICAS

Diferentemente dos sinais verticais, a sinalização horizontal mantém alguns padrões cuja mescla e a forma de coloração na via definem os diversos tipos de sinais.

2.1.1 - PADRÃO DE TRAÇADO

Seu padrão de traçado pode ser:

- CONTÍNUA: são linhas sem interrupção pelo trecho da via onde estão demarcando; podem estar longitudinalmente ou transversalmente opostas à via.

- TRACEJADA OU SECCIONADA: são linhas seccionadas com espaçamentos de extensão igual ou maior que o traço.

- SÍMBOLOS E LEGENDAS: são informações escritas ou desenhadas no pavimento indicando uma situação ou complementando sinalização vertical existente.

2.1.2 – CORES

A sinalização horizontal se apresenta em cinco cores:

- AMARELA: utilizada na regulação de fluxos de sentidos opostos, na delimitação de espaços proibidos para estacionamento e/ou parada e na marcação de obstáculos.
- VERMELHA: utilizada na regulação de espaço destinado ao deslocamento de bicicletas leves (ciclovias). Símbolos (Hospitais e Farmácias/cruz).
- BRANCA: utilizada na regulação de fluxos de mesmo sentido; na delimitação de espaços especiais, de trechos de vias, destinados ao estacionamento regulamentado de veículos em condições especiais; na marcação de faixas de travessias de pedestres; na pintura de símbolos e legendas.
- AZUL: utilizada nas pinturas de símbolos em áreas especiais de estacionamento ou de parada para embarque e desembarque.
- PRETO: utilizada para proporcionar contraste entre o pavimento e a pintura.

2.2 – CLASSIFICAÇÃO

A sinalização horizontal é classificada em:

- marcas longitudinais;
- marcas transversais;
- marcas de canalização;
- marcas de delimitação e controle de Estacionamento e/ou Parada;
- inscrições no pavimento.

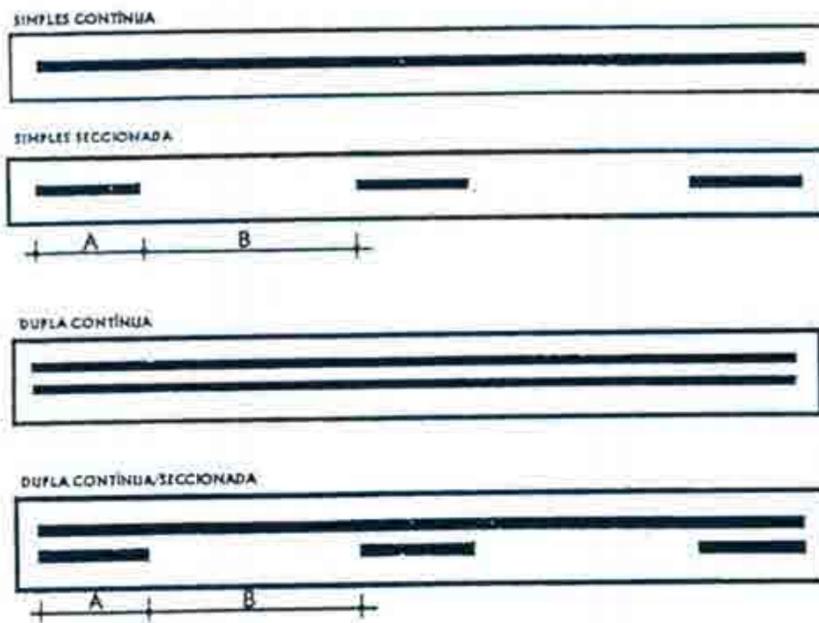
2.2.1 – MARCAS LONGITUDINAIS

Separam e ordenam as correntes de tráfego, definindo a parte da pista destinada ao rolamento, a sua divisão em faixas, a divisão de fluxos opostos, as faixas de uso exclusivo de um tipo de veículo, as reversíveis, além de estabelecer as regras de ultrapassagem.

De acordo com a sua função as marcas longitudinais são subdivididas nos seguintes tipos:



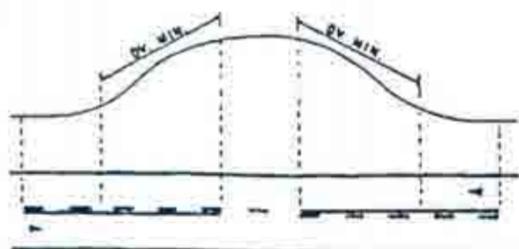
a) LINHAS DE DIVISÃO DE FLUXOS OPOSTOS (cor amarela)



- Largura das linhas: mínima 0,100 m
máxima 0,150 m
- Distância entre as linhas: mínima 0,100 m
máxima 0,150 m
- Relação entre A e B: mínima 1:2
máxima 1:3

Exemplos de Aplicação:



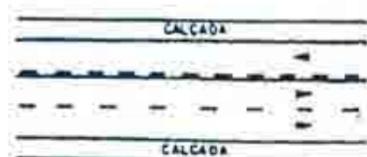


DV MIN - DISTÂNCIA MÍNIMA DE VISIBILIDADE PARA ULTRAPASSAGEM

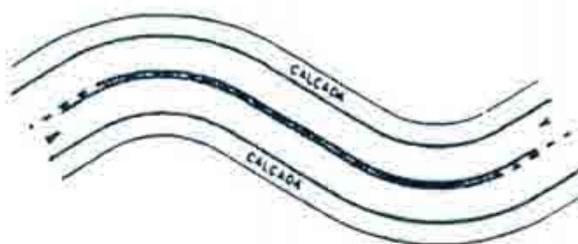
ZONAS DE ULTRAPASSAGEM EM CURVAS VERTICAIS



ZONAS DE ULTRAPASSAGEM PROIBIDA
EM CURVAS HORIZONTAIS

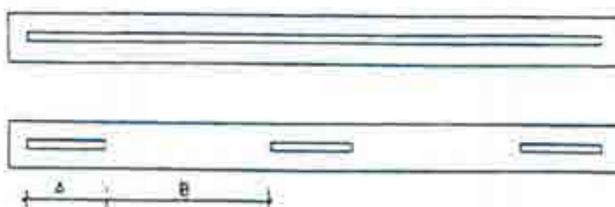


LOCAL DE NÃO COINCIDÊNCIA COM O
EIXO DE SIMETRIA DA VIA



CURVAS REVERSAS

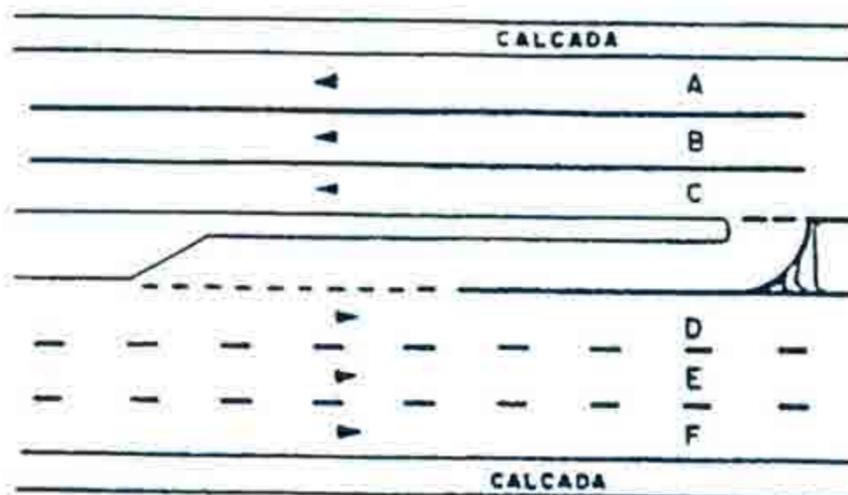
b) LINHAS DE DIVISÃO DE FLUXOS DE MESMO SENTIDO
(cor branca)



- Largura da Linha: mínima 0,100 m
máxima 0,150 m
- Relação entre A e B: mínima 1:2
máxima 1:3

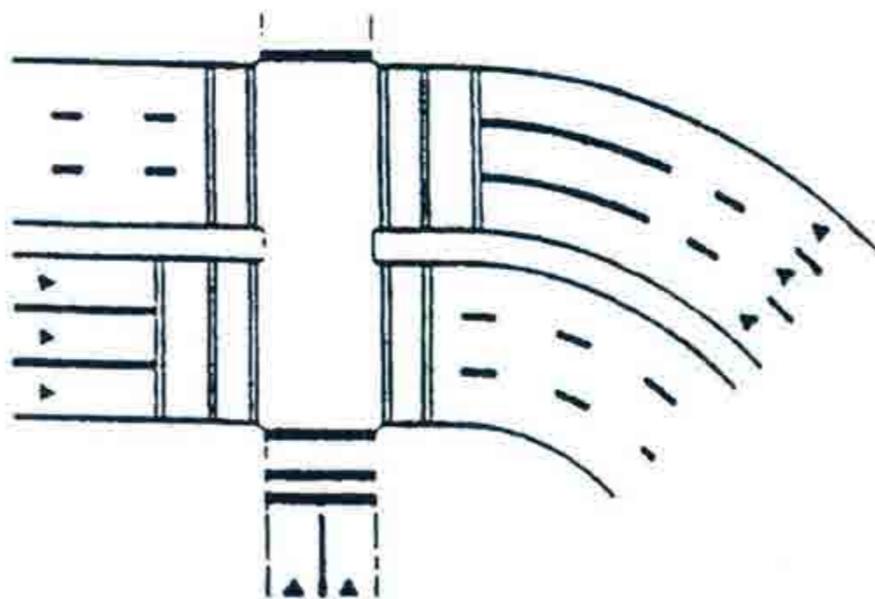


Exemplos de Aplicação:



PROIBIDA A MUDANÇA DE FAIXA ENTRE A - B - C

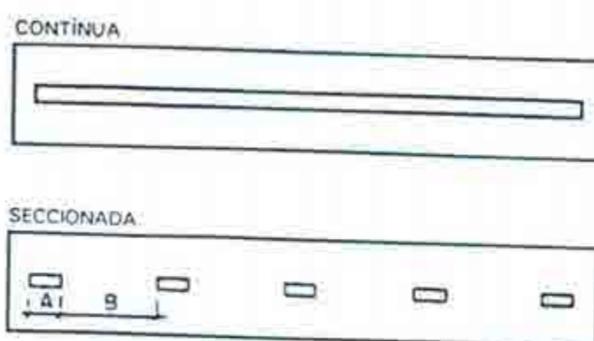
PERMITIDA ULTRAPASSAGEM E MUDANÇA DE
FAIXA ENTRE D - E - F



LOCAL EM CURVA

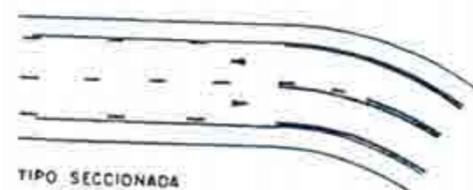


c) LINHAS DE BORDO (cor branca, exceto em vias com canteiro central muito estreito quando então são amarelas separando fluxos opostos).



- Largura da Linha: mínima 0,100 m
máxima 0,200 m
- Relação entre A e B: 1:3
- Dimensões Recomendadas: A = 4,000 m
B = 12,000 m

Exemplos de Aplicação:



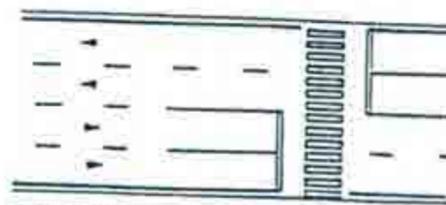
TIPO SECCIONADA



PISTA DUPLA COM CANTEIRO CENTRAL ESTREITO



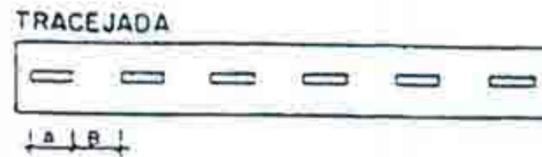
PISTA ÚNICA - DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO



TRATAMENTO ANTE OBSTÁCULO À CIRCULAÇÃO

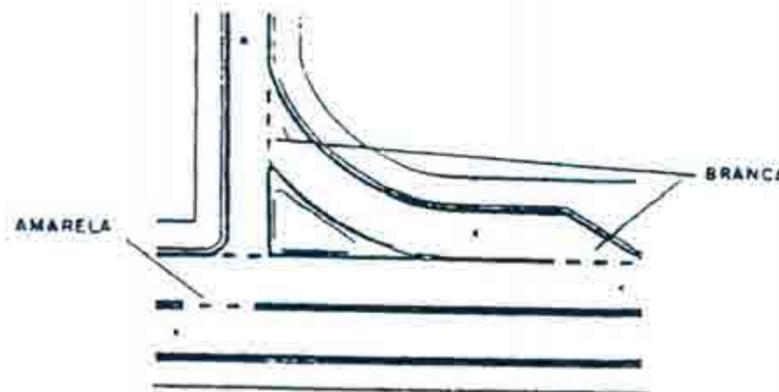


- d) LINHA DE CONTINUIDADE (cor branca quando dá continuidade a linhas brancas; cor amarela quando dá continuidade a linhas amarelas).



- Largura da linha: a mesma da linha a qual dá continuidade
- Relação entre A e B = 1:1
- Dimensões recomendadas: A = 1,000 m
B = 1,000 m

- Exemplo de Aplicação:



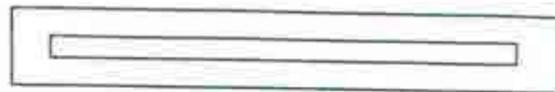
2.2.2 - MARCAS TRANSVERSAIS

Ordenam os deslocamentos frontais dos veículos e os harmonizam com os deslocamentos de outros veículos e dos pedestres, ou seja, adverte os condutores relativamente sobre a necessidade de reduzir a velocidade e indica a posição de parada, de modo a garantir sua própria segurança e a dos demais usuários da via.

De acordo com a sua função, as marcas longitudinais são subdivididas nos seguintes tipos:

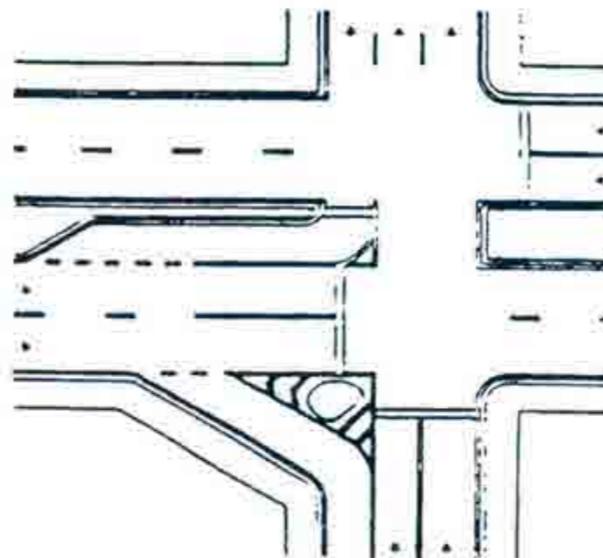


a) LINHAS DE RETENÇÃO (cor branca)



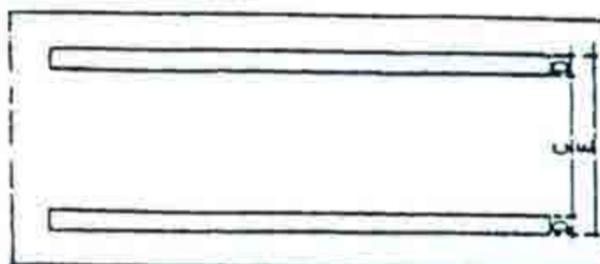
- Largura da Linha: mínima 0,300 m
máxima 0,600 m

Exemplo de Aplicação:



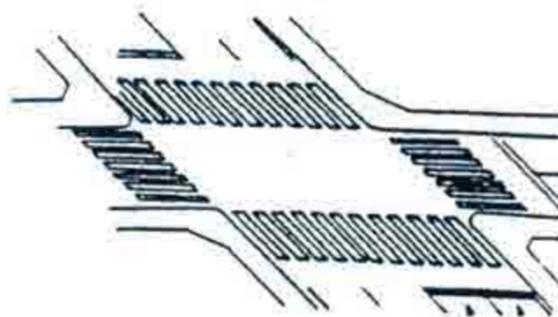
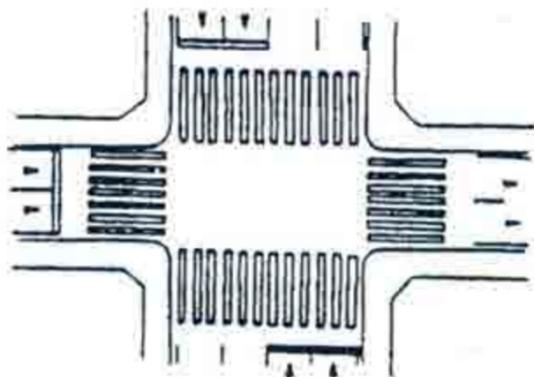
b) LINHAS DE ESTÍMULO À REDUÇÃO DE VELOCIDADE
(TRANSVERSAIS À VIA) (cor branca)

- Largura da linha: mínima 0,200 m
máxima 0,400 m

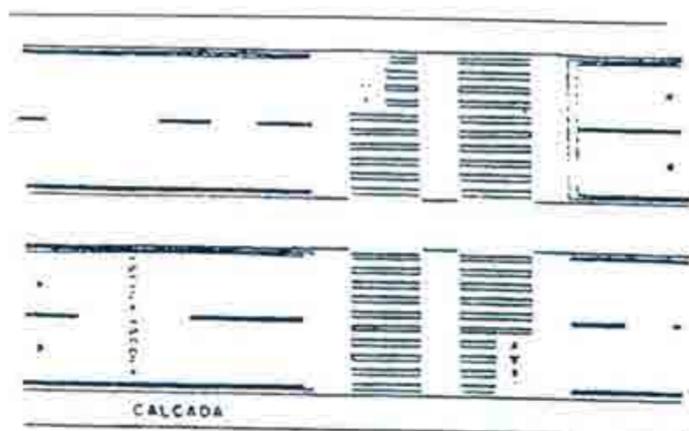


- Relação entre A e B: 1:1 ou 1:2
- Largura da faixa - C: em função do volume de pedestres
padrão: 4,000 m
- Largura das linhas - D: mínimo 0,300 m
máximo 0,600 m
- Largura da faixa - E: 4,000 m

Exemplos de Aplicação:

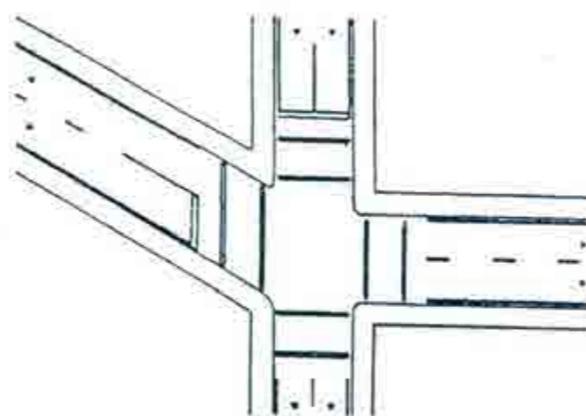


LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeDI

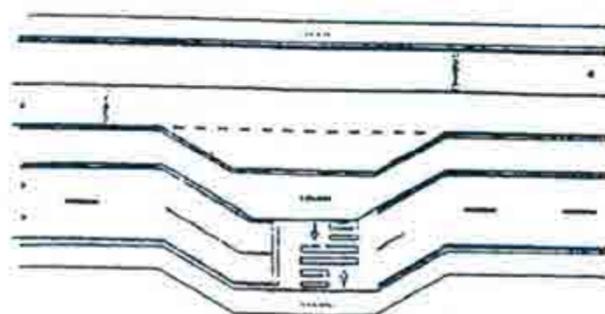


CALÇADA

MEIO DE QUADRA COM
ZEBRADO DUPLO
(RECOMENDA-SE A SETA
NA COR BRANCA)

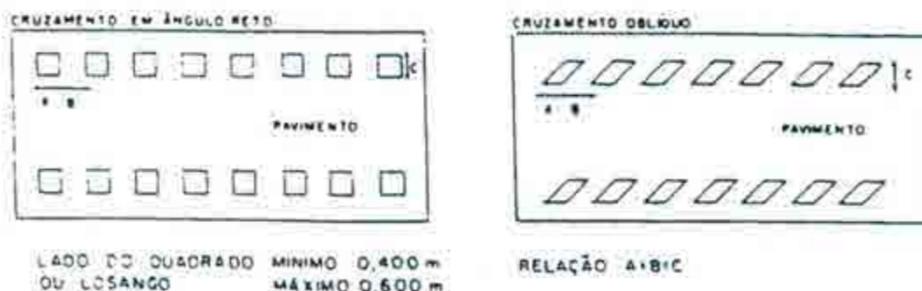


INTERSEÇÃO SEMAFORIZADA
USO DAS LINHAS PARALELAS

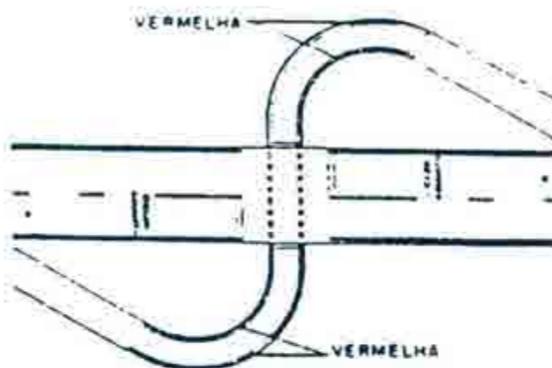


ACESSO A PONTO DE PARADA
DE ÔNIBUS EM PISTA EXCLUSIVA
(RECOMENDA-SE A SETA COR BRANCA)

d) MARCAÇÃO DE CRUZAMENTOS RODOCICLOVIÁRIOS (cor vermelha)



Exemplo de Aplicação:



2.2.3 - MARCAS DE CANALIZAÇÃO

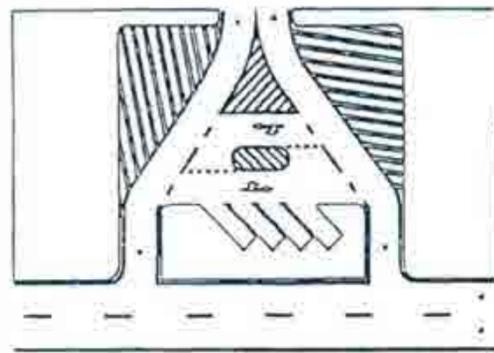
Também chamadas de "Zebrado ou Sargento", orientam os fluxos de tráfego em uma via, direcionando a circulação de veículos pela marcação de áreas de pavimento não utilizáveis.

Podem ser na cor branca quando direcionam fluxos de mesmo sentido e na cor amarela quando direcionam fluxos de sentidos opostos.



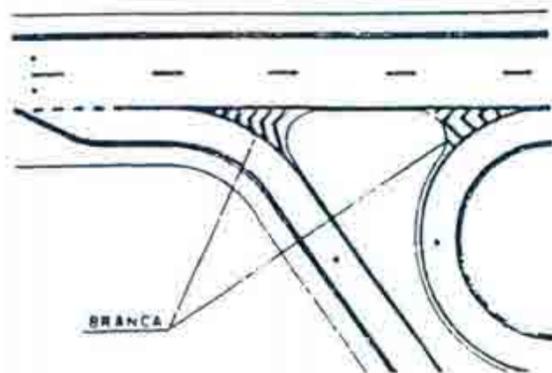
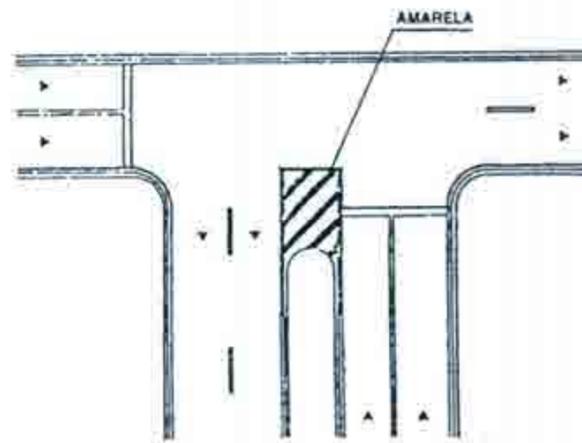


Exemplos de Aplicação:

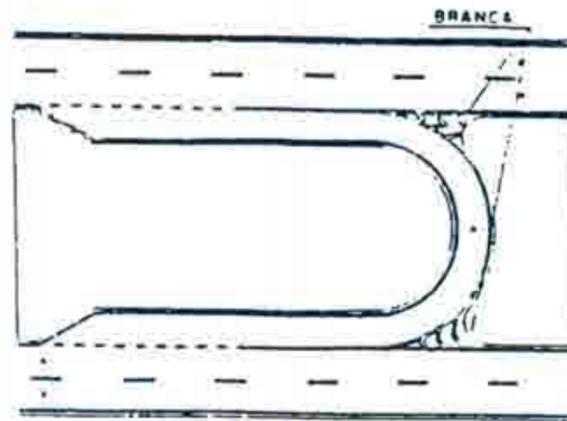


ORDENAÇÃO DE FLUXOS E
MOVIMENTOS EM LARGOS

RESTRIÇÃO AO MOVIMENTO DE
RETORNO EM CRUZAMENTOS
EM "T"

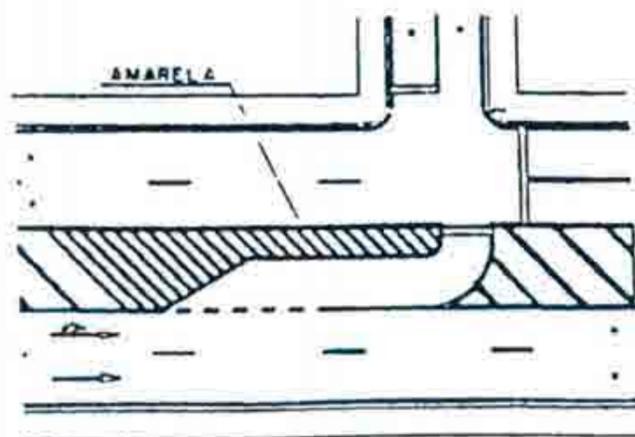
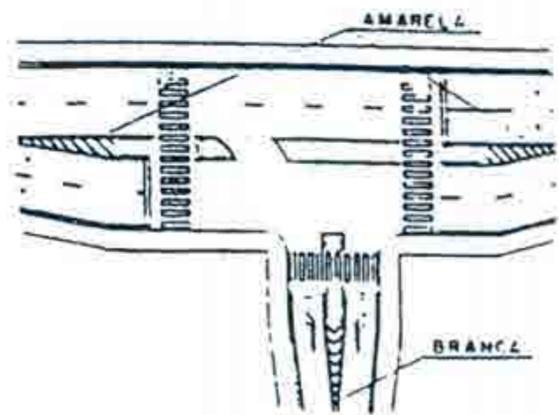


ORDENAÇÃO DE MOVIMENTOS EM
TREVOS COM ALÇAS E FAIXAS DE
ACELERAÇÃO / DESACELERAÇÃO



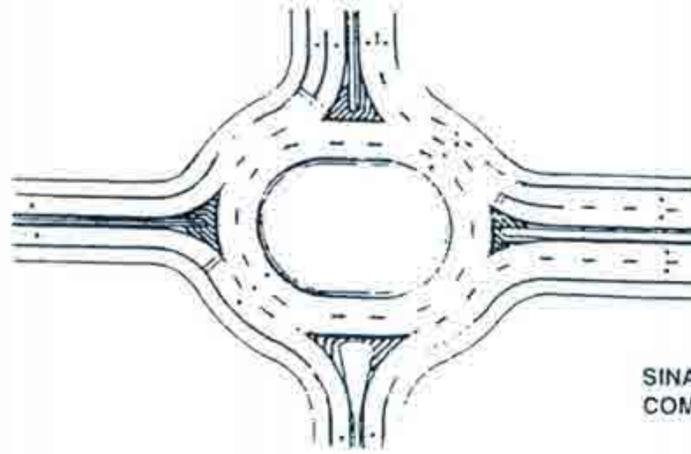
ORDENAÇÃO DE MOVIMENTOS EM
RETORNOS COM FAIXA ADICIONAL
PARA O MOVIMENTO

ILHAS DE CANALIZAÇÃO E DE
REFÚGIO DE PEDESTRES

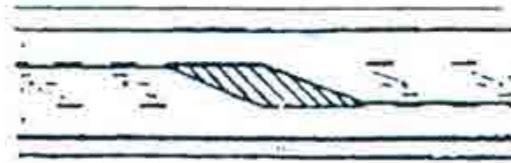


CANTEIRO CENTRAL FORMADO
COM MARCAS DE CANALIZAÇÃO
COM CONVERSÃO À ESQUERDA

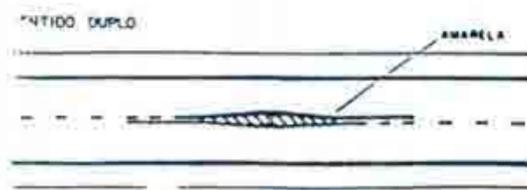
Exemplos de Aplicação



SINALIZAÇÃO EM CRUZAMENTO
COM RÓTULAS



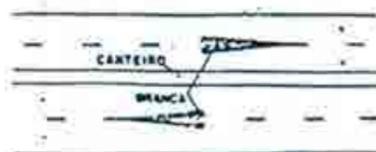
MARCAÇÃO DE ALTERNÂNCIA DO
MOVIMENTO DE FAIXAS POR
SENTIDO.



SENTIDO DUPLO

AMARELA

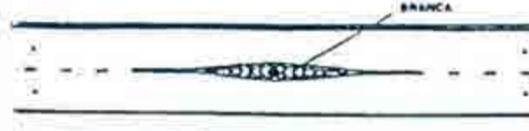
PISTA DUPLA - COM SENTIDO DE CIRCULAÇÃO
UNICO POR PISTA



CANTEIRO

BRANCA

SENTIDO ÚNICO



BRANCA

ILHAS DE CANALIZAÇÃO ENVOLVENDO OBSTÁCULOS NA PISTA



2.2.4 - MARCAS DE DELIMITAÇÃO E CONTROLE DE ESTACIONAMENTO E/OU PARADA

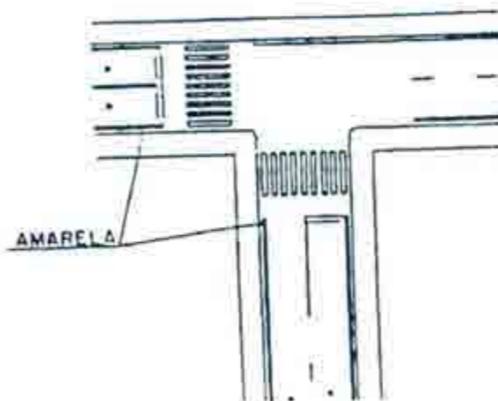
Delimitam e propiciam melhor controle das áreas onde é proibido ou regulamentado o estacionamento e a parada de veículos. De acordo com sua função as marcas de delimitação e controle de estacionamento e parada são subdivididas nos seguintes tipos:

- a) LINHAS DE INDICAÇÃO DE PROIBIÇÃO DE ESTACIONAMENTO E/OU PARADA (cor amarela)



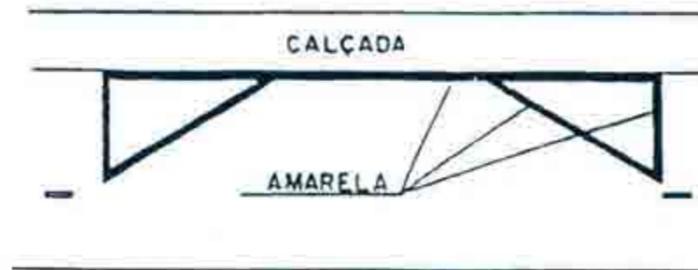
- Largura da linha: mínima 0,100 m
máxima 0,150 m

Exemplo de Aplicação:



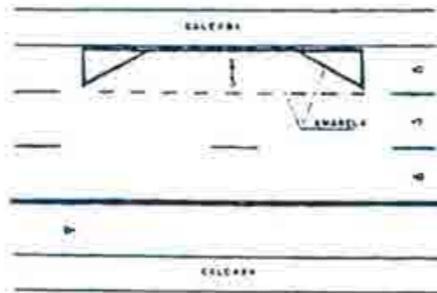


b) MARCAÇÃO DE ÁREA RESERVADA PARA PARADA DE VEÍCULOS ESPECÍFICOS (cor amarela)

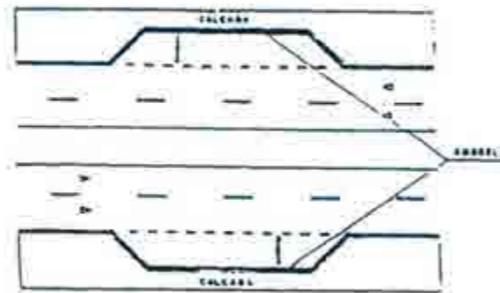


Exemplo de Aplicação:

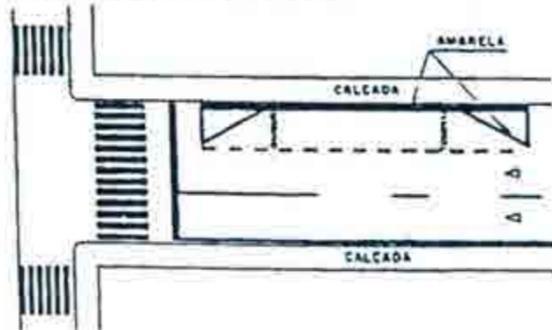
MARCAÇÃO DELIMITADORA DE ÁREA PARA PARADA DE ÔNIBUS EM FAIXA DE TRÂNSITO



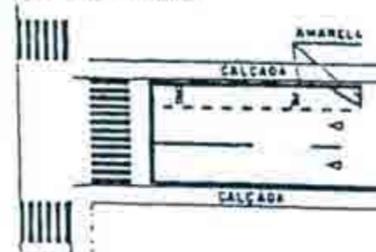
MARCAÇÃO DELIMITADORA DE ÁREA PARA PARADA DE ÔNIBUS FEITA EM REENTRÂNCIA NA CALÇADA



ÁREA RESERVADA COM USO MÚLTIPLO

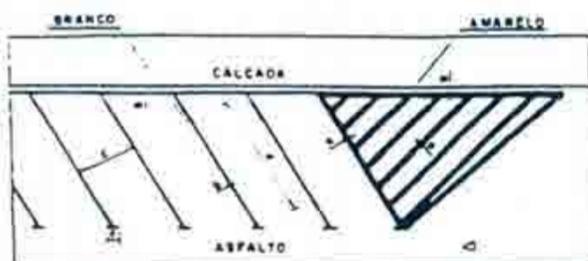


ÁREA RESERVADA COM SUPRESSÃO DE PARTE DA MARCAÇÃO



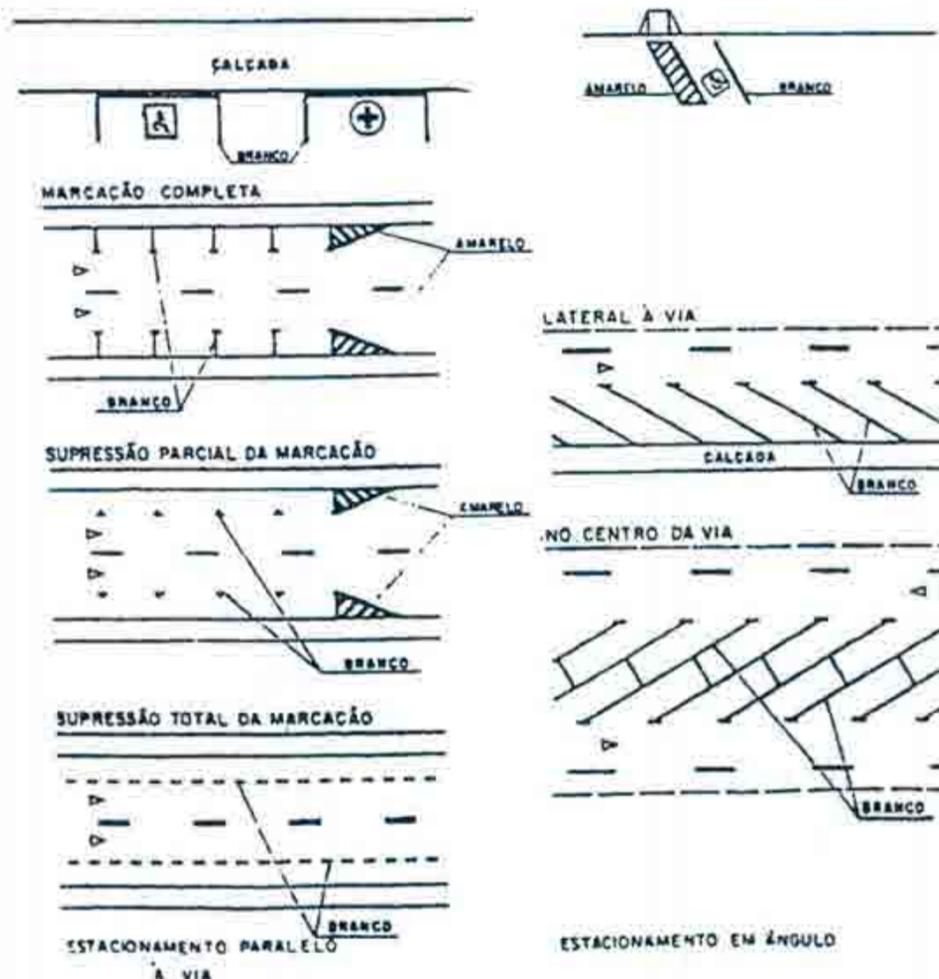


c) MARCAÇÃO DE ÁREAS DE ESTACIONAMENTO REGULAMENTADO AO LONGO DA VIA (cor branca)



Dimensões Recomendadas:
 $a = 0,200 \text{ m}$
 $b = 0,100 \text{ m}$
 $c = \text{largura efetiva da vaga}$
 $d = (\text{comprimento da vaga}) \text{ serão estabelecidas em função das dimensões dos veículos a utilizá-las}$
 $e = 20\% \text{ da largura efetiva da vaga}$

Exemplos de Aplicação:

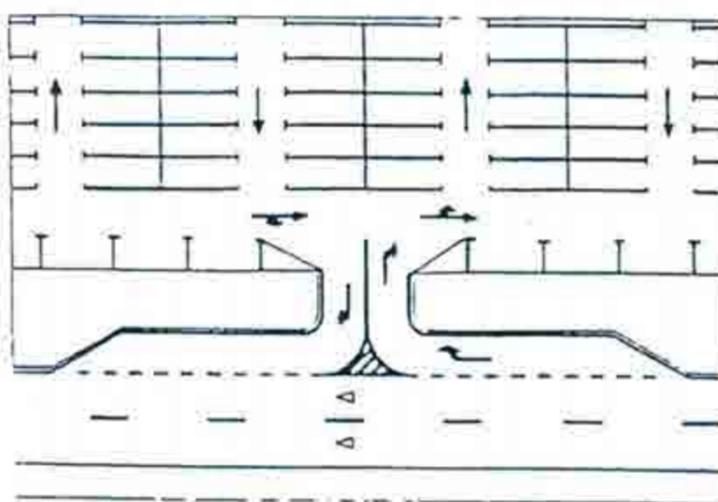




d) MARCAÇÃO DE ESTACIONAMENTO EM ÁREAS ISOLADAS
(cor branca)

O padrão é o mesmo do estacionamento ao longo da via

Exemplo de Aplicação:



2.2.5 - INSCRIÇÕES NO PAVIMENTO

Melhoram a percepção do condutor quanto às condições de operação da via, permitindo-lhe tomar a decisão adequada, no tempo apropriado, para as situações que se lhe apresentarem. São subdivididas nos seguintes tipos:

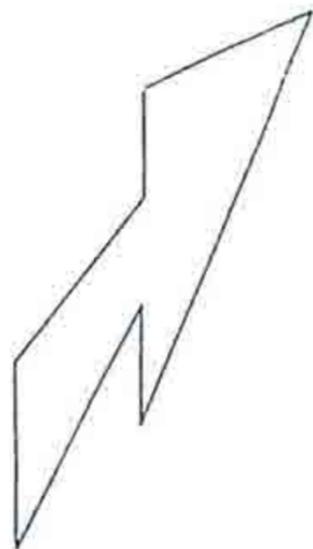
a) SETAS DIRECIONAIS (cor branca)





Comprimento da seta

- Fluxo veicular: mínimo 5,000 m
máximo 7,500 m
- Fluxo pedestre: 3,000 m (somente seta "i" com parte da haste suprimida)

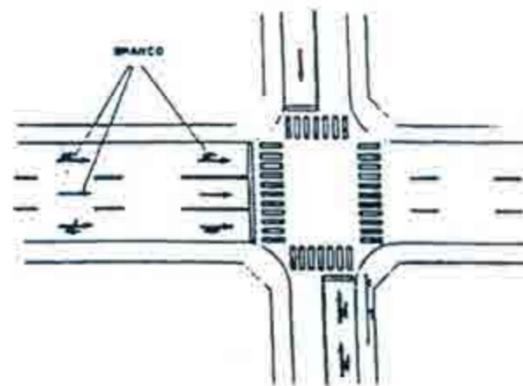
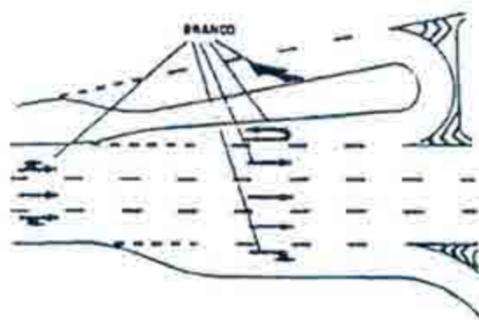


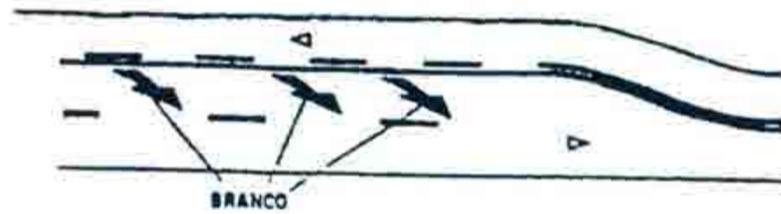
INDICATIVO DE MUDANÇA
OBRIGATÓRIA DE FAIXA



INDICATIVO DE MOVIMENTO
EM CURVA (MINI-ROTÓRIA)

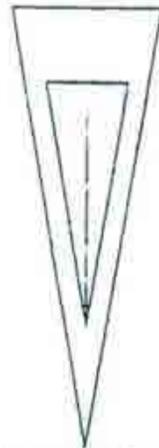
Exemplos de Aplicação:



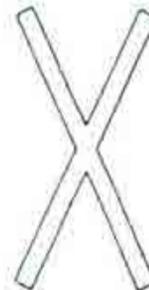


b) SÍMBOLOS (cor branca)

Exemplos:



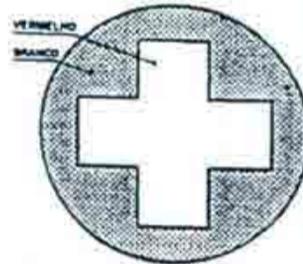
DÊ A PREFERÊNCIA
INDICATIVO DE CRUZAMENTO
COM VIA PREFERENCIAL



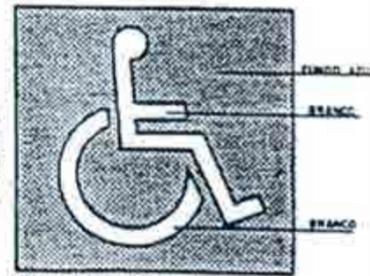
CRUZ DE SANTO ANDRÉ
INDICATIVO DE CRUZAMENTO
RODOFERROVIÁRIO



"BICICLETA"
(INDICATIVO DE VIA,
PISTA OU FAIXA DE
TRÂNSITO DE USO
EXCLUSIVO DE CICLISTAS)



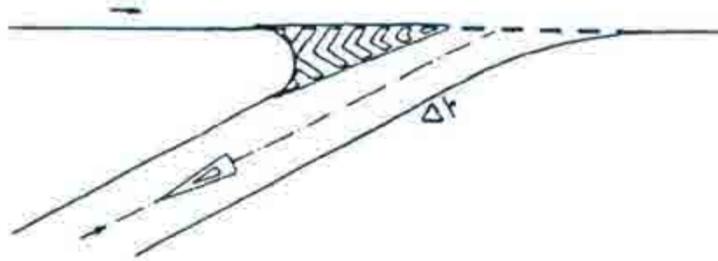
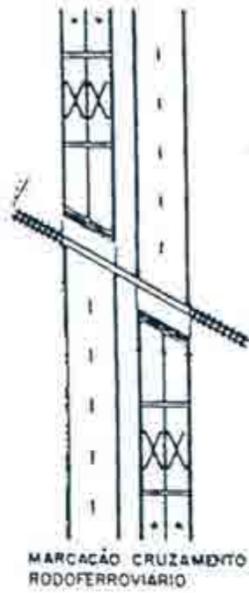
"SERVIÇOS DE SAÚDE"
(INDICATIVO DE ÁREA OU LOCAL
DESTINADO AOS VEÍCULOS DE
SERVIÇOS DE SAÚDE)



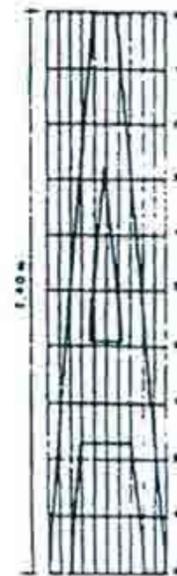
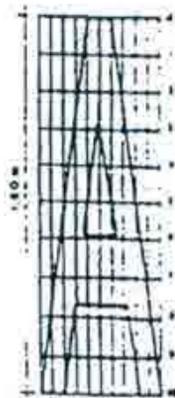
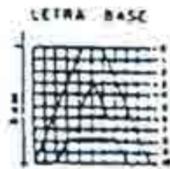
"DEFICIENTE FÍSICO"
INDICATIVO DE LOCAL DE
ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS
CONDUZIDOS POR DEFICIENTES
FÍSICOS.



Exemplos de Aplicação:



c) LEGENDAS (cor branca)





Exemplos de Legendas:

PARE 80 DEVAGAR

ESCOLA ONIBUS

3 – DISPOSITIVOS E SINALIZAÇÃO AUXILIARES

São aqueles constituídos de materiais de composições, formas, cores e refletividade diversos, aplicados em obstáculos, no pavimento da via ou adjacente à mesma. Sua função básica é incrementar a visibilidade da sinalização ou de obstáculos à circulação, alertando os condutores quanto as situações de perigo potencial ou que requeiram maior atenção de forma a tornar mais eficiente e segura a operação da via.

Os dispositivos, de acordo com as suas funções, são inseridos em um dos seguintes grupos:

- Dispositivos Delimitadores;
- Dispositivos de Canalização;
- Dispositivos e Sinalização de Alerta;
- Alterações nas Características do Pavimento;
- Dispositivos de Proteção Contínua;
- Dispositivos de Uso Temporário;
- Painéis Eletrônicos.

3.1 – DISPOSITIVOS DELIMITADORES

São elementos refletores ou que contenham unidades refletoras, apostos em série, fora ou sobre a superfície pavimentada, com o objetivo



de melhorar a percepção do condutor quanto aos limites do espaço destinado ao rolamento e a sua separação em faixas.

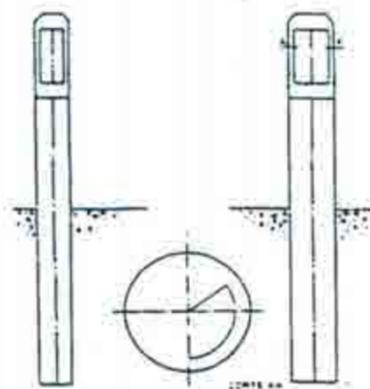
Podem ser mono ou bidirecionais em função de possuírem uma ou duas unidades refletoras nas cores branca ou amarela. O tipo e a(s) cor(es) das faces refletoras dos balizadores e balizamentos refletivos de pontes e viadutos são definidos conforme se enquadrem nas condições especificadas na tabela a seguir, considerando como referencial um dos sentidos de circulação, ou seja, a face voltada para este sentido.

VIAS DE PISTA SIMPLES E DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO	BIDIRECIONAIS LADO DIREITO – BRANCO LADO ESQUERDO – AMARELO
PISTAS DE SENTIDO ÚNICO DE CIRCULAÇÃO OU VIAS DE PISTA	MONODIRECIONAIS AMBOS OS LADOS – BRANCO DUPLA

- TIPOS

- Balizadores – unidades refletoras mono ou bidirecionais afixadas em suportes.

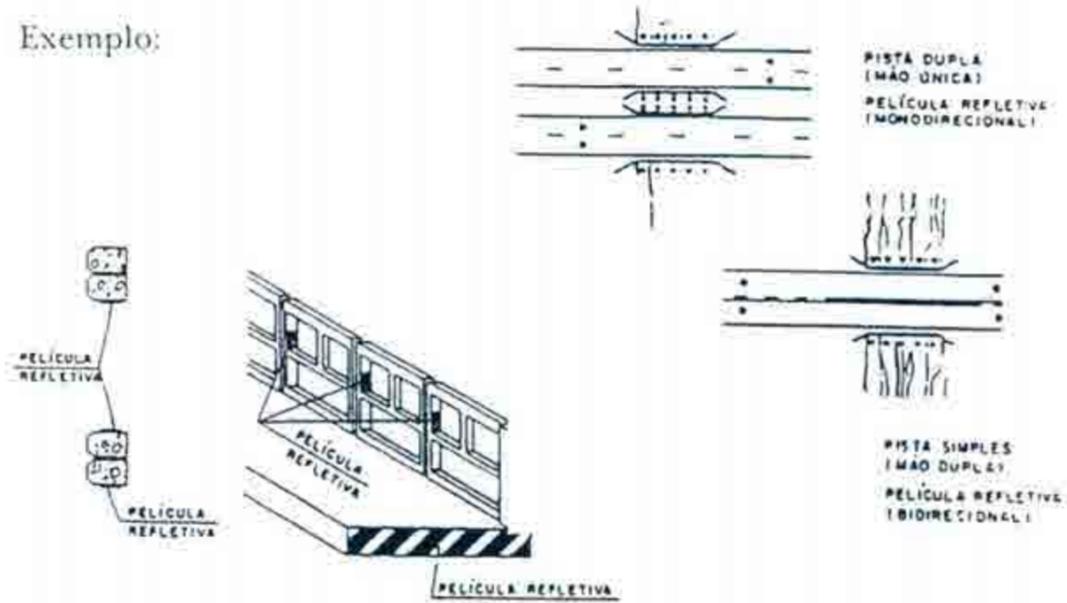
Exemplo:



- Balizamento Refletivo de Pontes e Viadutos – unidades refletoras afixadas ao longo do guarda corpo e/ou mureta de proteção de pontes e viadutos.

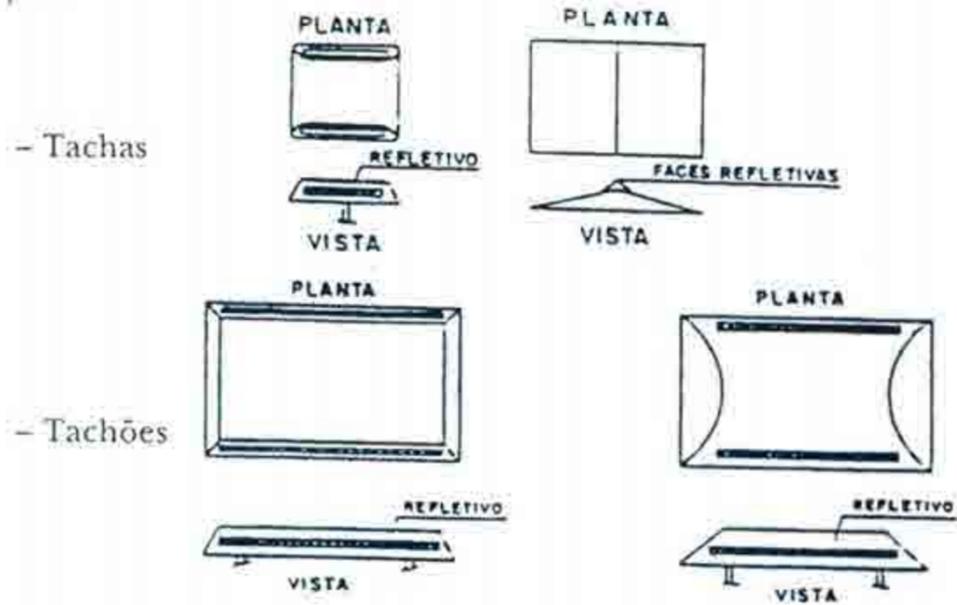


Exemplo:



- Tachas e Tachões – elementos de forma quadrada ou retangular contendo unidades refletoras, aplicados diretamente no pavimento, sobre ou adjacente às marcas longitudinais. Sua cor e unidades refletoras são coerentes com a da marca que acompanham.

Exemplos:





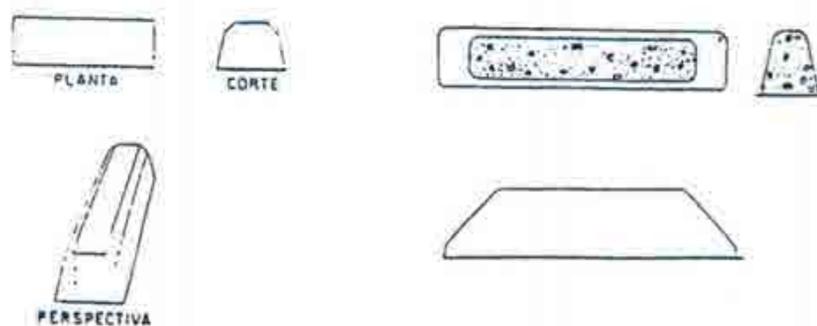
3.2 - DISPOSITIVOS DE CANALIZAÇÃO

São elementos, geralmente não refletorizados, apostos em série sobre a superfície pavimentada em substituição às guias quando não for possível a construção imediata das mesmas ou para evitar que veículos transponham determinado local ou faixa de tráfego. Sua cor é usualmente branca, mas podendo ser amarela se contíguas à sinalização horizontal desta cor.

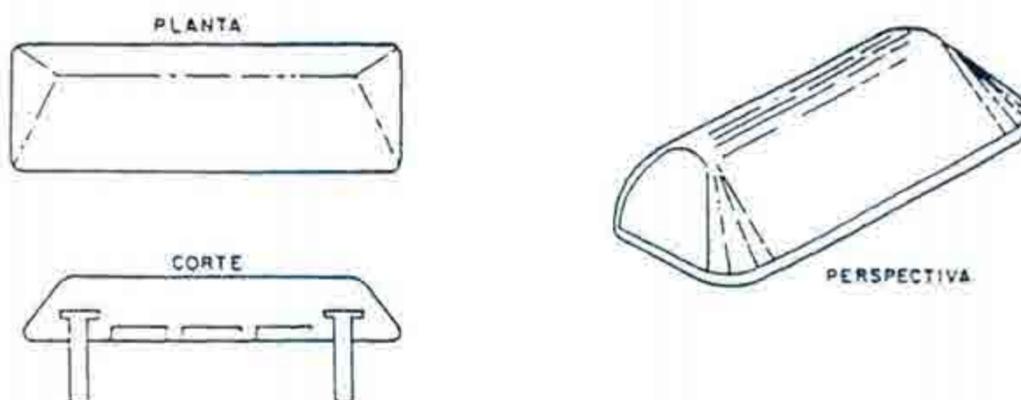
- TIPOS

- Prismas de Concreto

Exemplos:



Exemplo:





3.3 - DISPOSITIVOS E SINALIZAÇÃO DE ALERTA

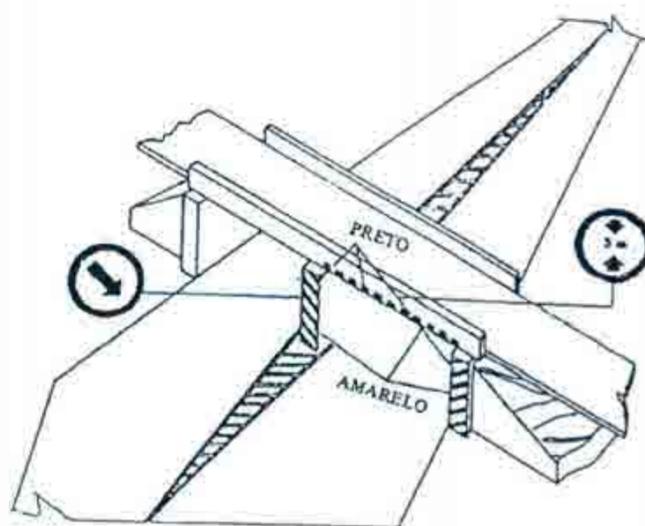
Conjunto de elementos colocados ou aplicados junto ou nos obstáculos e ao longo de curvas horizontais, com o objetivo de melhorar a percepção do condutor de veículo quanto a um possível empecilho ao seu deslocamento, a mudanças bruscas no alinhamento horizontal da via, ou em situação de perigo potencial.

Utilizam usualmente as cores amarela e preta em faixas inclinadas e alternadas.

- TIPOS

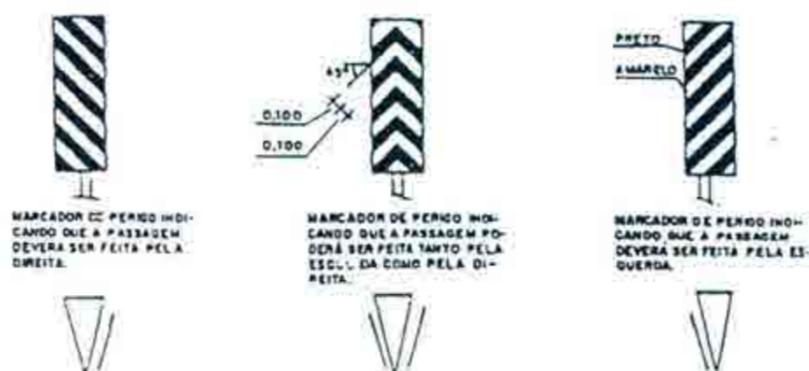
- Marcação de Obstáculos - recurso de sinalização destinado a alertar o condutor quanto a um possível obstáculo de dimensões significativas.

REGRA GERAL PARA MARCAÇÃO DE OBSTÁCULOS

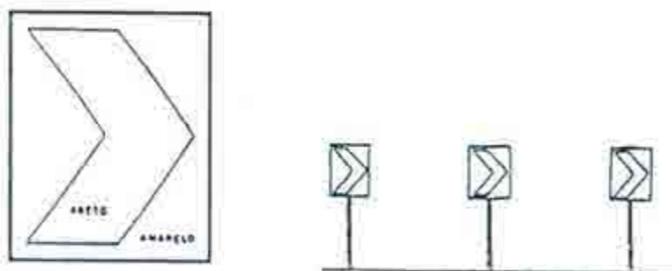




- Marcadores de Perigo – placas aplicadas junto a obstáculos tais como pilares de viadutos, cabeceiras de pontes, narizes de bifurcações, etc.



- Marcadores de Alinhamento – placas refletivas colocadas em série ao longo das curvas horizontais, retornos ou acessos em interseções.



3.4 – ALTERAÇÕES NAS CARACTERÍSTICAS DO PAVIMENTO

São recursos que alteram as condições normais da pista de rolamento, quer pela sua elevação com a utilização de dispositivos físicos colocados sobre a mesma, quer pela mudança nítida de características de rugosidade do próprio pavimento. São utilizados para estimular a redução de velocidade.

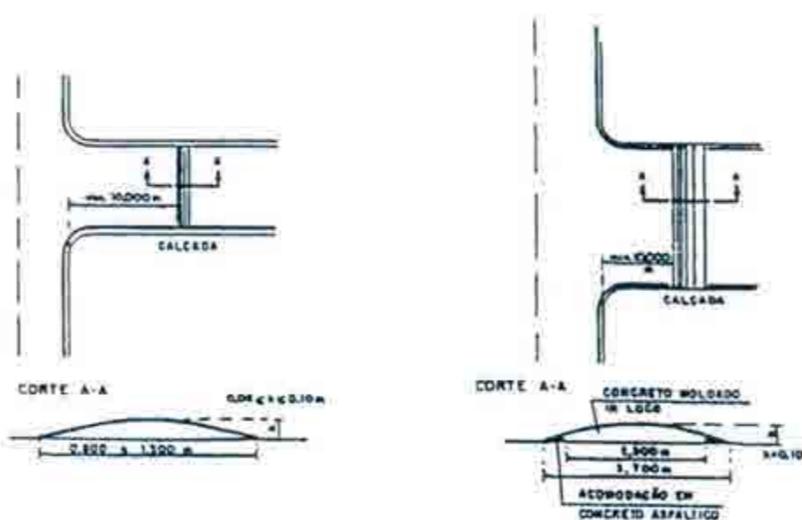
– TIPOS

- Pavimentos Rugosos – obtidos pela alteração da composição granulométrica dos agregados utilizados na fabricação do próprio pavimento.
- Pavimentos Fresados – obtidos pela impressão de ondulações, ressaltos ou ranhuras na superfície do pavimento.



- Ondulação Transversal à Via – dispositivos físicos colocados acima do pavimento pintados por marcas oblíquas nas cores preta e amarela alternadamente ou totalmente amarelas.

Exemplos:



3.5 – DISPOSITIVOS DE PROTEÇÃO CONTÍNUA

São elementos colocados de forma contínua e permanente ao longo da via, feitos de material flexível ou rígido que tem como objetivo evitar que veículos e/ou pedestres transponham determinado local.

- TIPOS

- Defensas

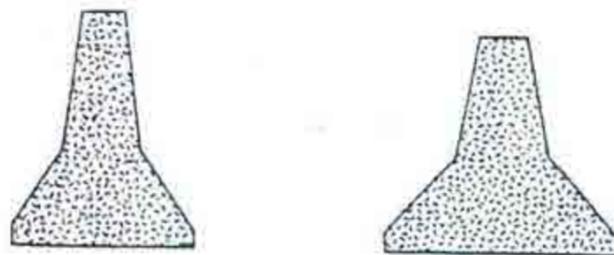
Exemplos:





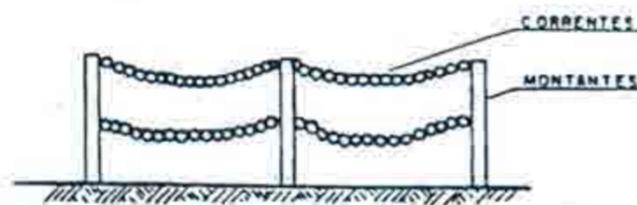
- Barreiras de Concreto

Exemplos:



- Gradis

Exemplos:

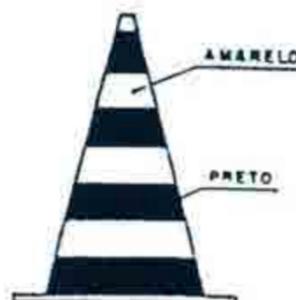


3.6 – DISPOSITIVOS DE USO TEMPORÁRIO

São elementos diversos utilizados em situações especiais e temporários como obras e situações de emergência ou perigo, com o objetivo de alertar os condutores para estas situações, bloquear e/ou canalizar o trânsito, proteger pedestres, trabalhadores, etc.

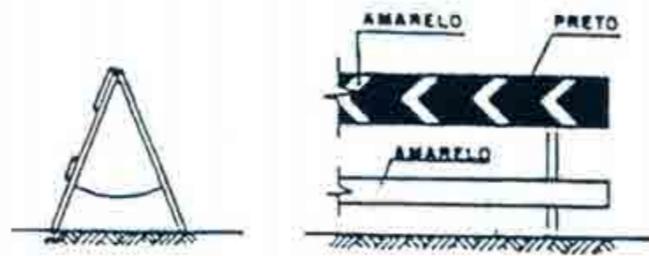
– TIPOS

- Cones

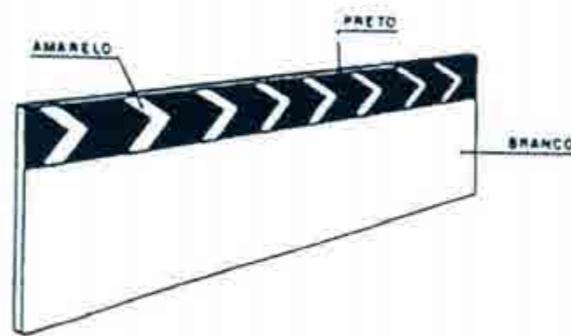




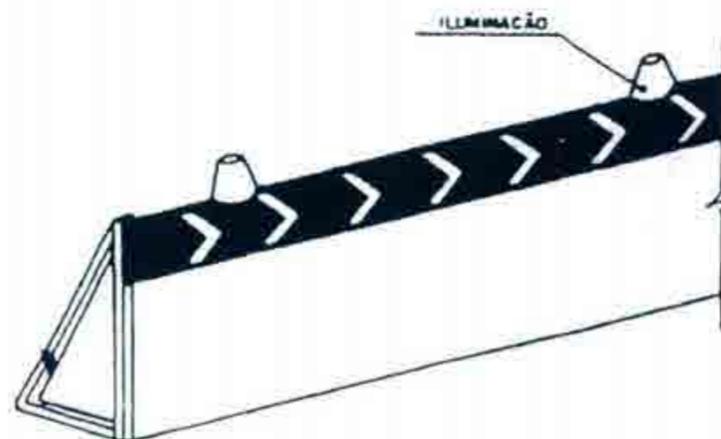
- Cavaletes



- Tapumes



- Elementos Luminosos (balde)





4 – SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA

A sinalização semafórica é um subsistema da sinalização viária que se compõe de luzes acionadas alternada ou intermitentemente através de sistema elétrico/eletrônico, cuja função é controlar os deslocamentos.

Existem dois (2) grupos:

- a sinalização semafórica de regulamentação;
- a sinalização semafórica de advertência.

FORMATO E DIMENSÃO DAS LENTES

Lentes destinadas a Movimento Veicular	Forma Circular	Dimensões diâmetro 200 ou 300 mm
Movimento de Pedestre	Quadrada	Lado 250 mm ou 300 mm
Faixa Reversível	Quadrada	lado 300 mm

4.1 – SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA DE REGULAMENTAÇÃO

A sinalização semafórica de regulamentação tem a função de efetuar o controle do trânsito num cruzamento ou seção de via, através de indicações luminosas, alternando o direito de passagem dos vários fluxos de veículos e/ou pedestres.

4.1.1 – CARACTERÍSTICAS

Compõe-se de luzes de cores pré-estabelecidas, agrupadas num único conjunto, dispostas verticalmente ao lado da via ou suspensas sobre ela, podendo nestes casos serem fixadas horizontalmente.

4.1.2 – CORES DAS LUZES

As cores utilizadas são:

Para controle de fluxo de pedestres:

- VERMELHA: indica que os pedestres não podem atravessar.
- VERMELHA INTERMITENTE: assinala que a fase durante a qual podem passar os pedestres está a ponto de terminar. Isto indica que os pedestres não poderão começar a cruzar a via e os pedestres que hajam

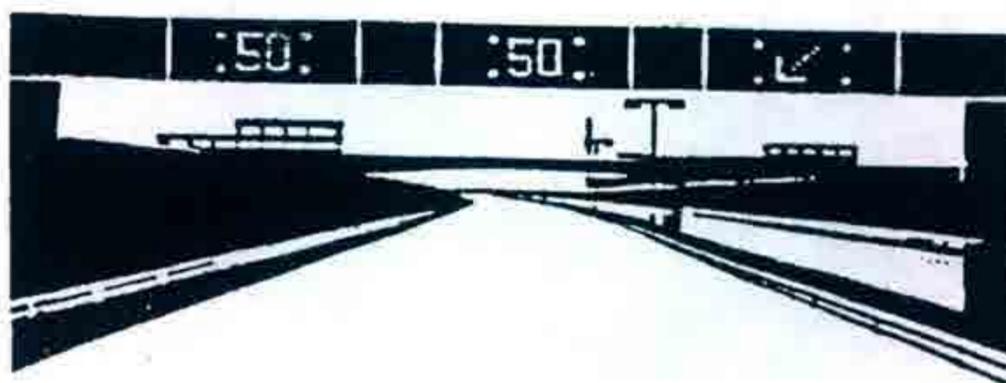
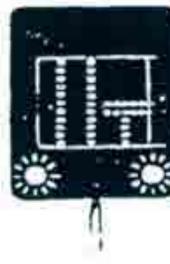


3.7 - PAINEL ELETRÔNICO

São dispositivos eletrônicos dispostos verticalmente à via que fornece informações diversas ao motorista e ao passageiro, que se referem principalmente à:

- advertência de situação inesperada à frente, tais como, obras na pista, interdição parcial da via, desvios, entre outros.
- mensagens educativas ao comportamento dos usuários da via, tais como, "motociclistas use capacete", "use o cinto de segurança", entre outros.
- placas de regulamentação de velocidade em função do volume de veículos ou de situações perigosas à frente.
- mensagens sobre pátios públicos de estacionamento tais como, "Estacionamento Central lotado, utilize o Estacionamento da Lapa".
- mensagens sobre volume das vias principais orientando o trânsito para a utilização de outras vias alternativas.

Exemplos:





iniciado a travessia na fase verde se desloquem o mais breve possível para o refúgio seguro mais próximo.

- VERDE: assinala que os pedestres podem passar.

Para controle de fluxo de veículos:

- VERMELHA: indica obrigatoriedade de parar.

- AMARELA: indica "atenção", devendo o condutor parar o veículo, salvo se isto resultar em situação de perigo para os veículos que vêm atrás.

- VERDE: indica permissão de prosseguir na marcha, efetuando, o condutor, a operação indicada pelo sinal luminoso.

4.1.3 - TIPOS

a) PARA VEÍCULOS:

- Compostos de três luzes dispostas em seqüência pré-estabelecida.



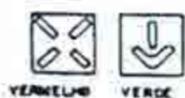
- Compostos de duas luzes dispostas em seqüência pré-estabelecida.



Nestes casos o comando o "amarelo" é substituído pelas duas luzes acesas ao mesmo tempo:

- com mensagens que podem vir sozinhas ou integrando um semáforo de três ou duas luzes.





CONTROLE OU FAIXA
REVERSIVEL



VERDE



VERDE

DIREÇÃO LIVRE

b) PARA PEDESTRES:



VERMELHO



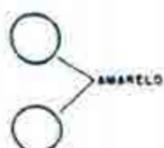
VERDE

4.2 - SEMAFÓRICA DE ADVERTÊNCIA

A sinalização semafórica de advertência tem a função de advertir da existência de obstáculo ou situação perigosa, devendo o condutor reduzir a velocidade e adotar as medidas de precaução compatíveis com a segurança para seguir adiante.

4.2.1 - CARACTERÍSTICAS

Compõe-se de uma ou duas luzes de cor amarela cujo funcionamento é intermitente ou piscante alternado, no caso de duas luzes.



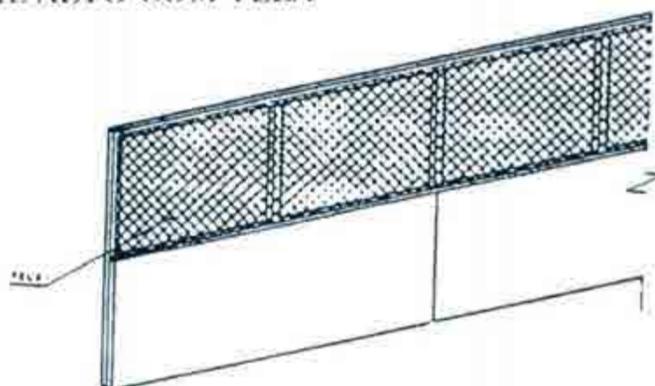


5 - TAPUME

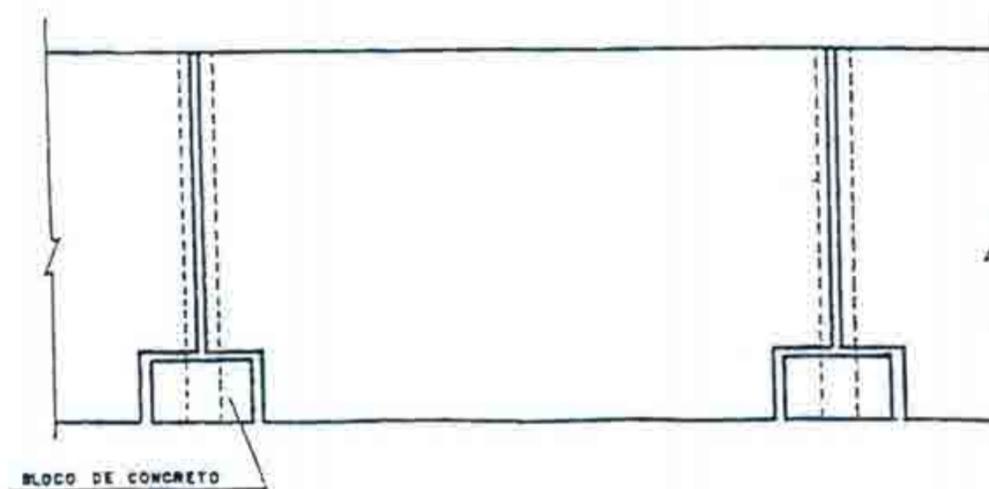
5.1 - TAPUME BAIXO FIXO



5.1.1 - TAPUME ALTO COM TELA



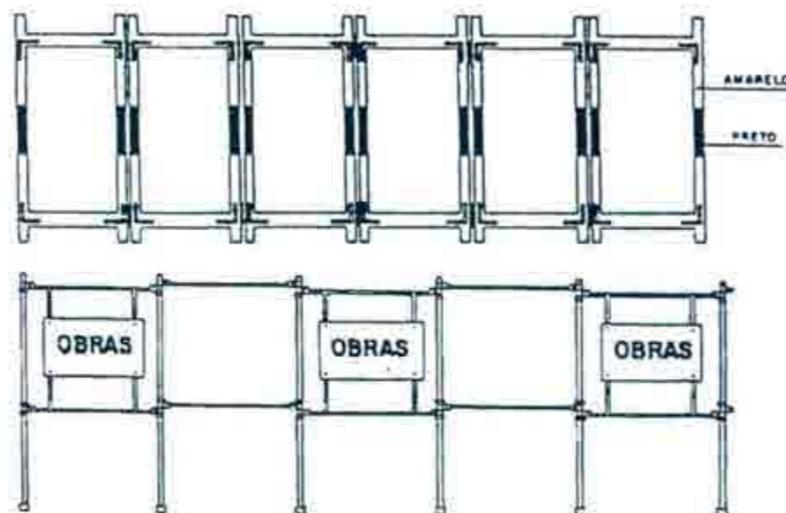
5.1.2 - TAPUME BAIXO REMOVÍVEL



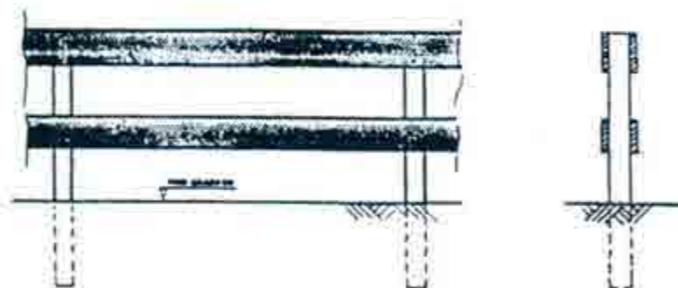


5.2 - GRADIS

5.2.1 - GRADIS PORTÁTEIS



5.2.2 - GRADIS FIXOS PARA OBRAS



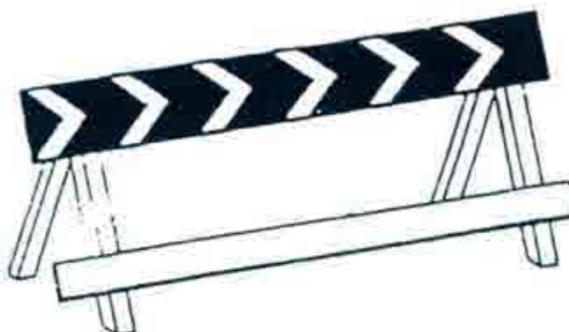
5.3 - PLACAS DE BARRAGEM

5.3.1 - PLACA DE BARRAGEM SOBRE BLOCO DE CONCRETO

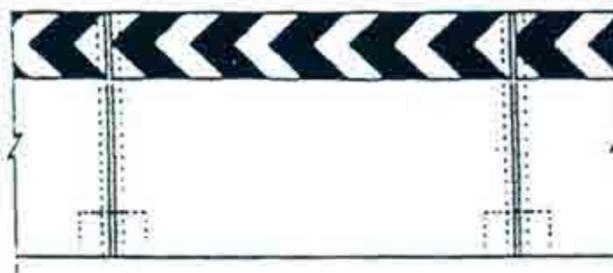




5.3.2 – PLACA DE BARRAGEM SOBRE CAVALETES



5.3.3 – PLACA DE BARRAGEM SOBRE TAPUMES



5.4 – PLACAS DE OBRAS

São idênticas às de sinalização vertical de advertência, inclusive as especiais e de informações complementares. O que diferencia as placas de obra é a substituição do fundo amarelo pelo fundo laranja amarelado.

As placas de obra tem uso temporário, vinculado sempre às obras no viário.

5.4.1 – PLACAS DE ADVERTÊNCIA DE OBRA (fundo laranja amarelado)

Exemplos:





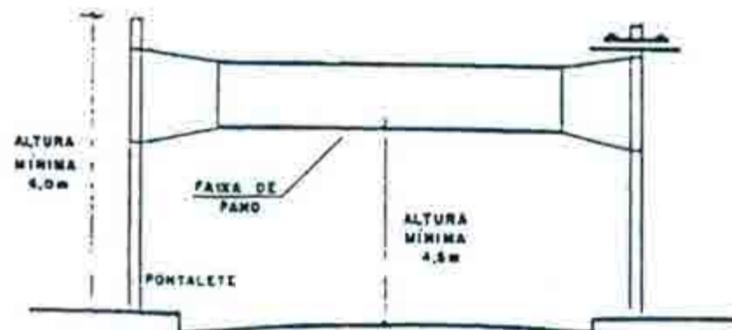
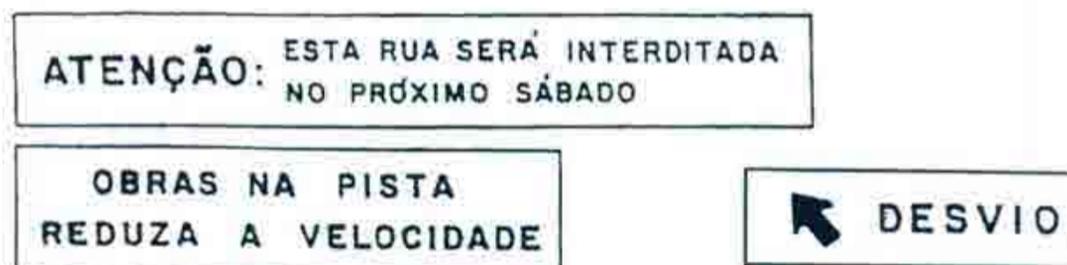
5.4.2 - PLACAS ESPECIAIS DE ADVERTÊNCIA DE OBRA (fundo laranja amarelado)

Exemplos:



5.5 - FAIXAS DE PANO

De uso temporário, visando atenuar o impacto de implantação ou desativação de obras ou desvios. Não substitui a sinalização vertical de obras.

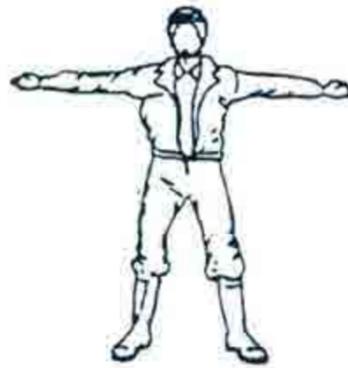


6 – GESTOS

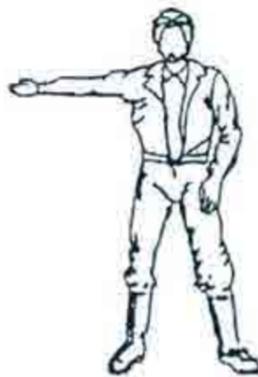
a) GESTOS DE AGENTES DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO



Ordem de parada obrigatória para todos os veículos.
Quando executada em interseções, os veículos que já se encontrem nela não são obrigados a parar.



Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que correm ortogonalmente a direção indicada pelos braços estendidos, qualquer que seja o sentido de seu deslocamento.



Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que correm ortogonalmente a direção indicada pelo braço estendido, qualquer que seja o sentido de seu deslocamento.

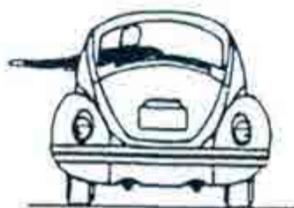


Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que correm ortogonalmente a direção indicada pelo braço estendido, qualquer que seja o sentido de seu deslocamento.

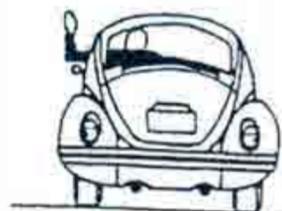
AS ORDENS EMANADAS POR GESTOS DE AGENTES DE TRÂNSITO PREVALECEM SOBRE AS REGRAS DE CIRCULAÇÃO E AS NORMAS DEFINIDAS POR OUTROS SINAIS DE TRÂNSITO.



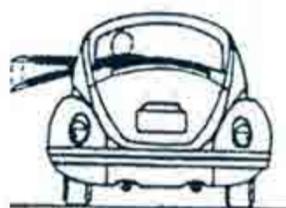
b) GESTOS DE CONDUTORES



DOBRAR À ESQUERDA



DOBRAR À DIREITA



DIMINUIR A MARCHA OU PARAR

7 - SINAIS SONOROS

SINAIS DE APITO	SIGNIFICAÇÃO	EMPREGO
Um silvo breve	Atenção-Siga	No ato do guarda sinalceiro mudar a direção do trânsito.
Dois silvos breves	Pare!	Para fiscalização de documentos ou outro fim.
Três silvos breves	Acenda a lanterna	Sinal de advertência. O condutor deve obedecer à intimação.
Um silvo longo	Diminua a marcha	Quando for necessário fazer diminuir a marcha dos veículos.
Um silvo longo e um breve	Trânsito impedido em todas as direções	À aproximação do Corpo de Bombeiros, ambulâncias, veículos de Polícia ou de tropa, ou de representação oficial.
Três silvos longos	Motoristas a postos	Nos estacionamentos à porta de teatros, campos desportivos, etc.



(Estabelecido pelo Anexo I
da Resolução nº 8/98 - CONTRAN)

Placas Informativas:

Fundo: Azul
Orla Interna: Branca
Orla Externa: Azul
Legendas: Branca

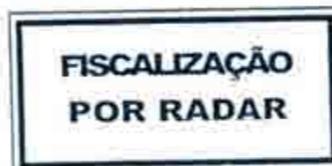
I - aparelhos sem agente operador no local (exemplos)

Dimensões:
Largura: 1,90 m
Altura: 0,90 m



II - sinalização removível (exemplo)

Dimensões:
Largura: 1,00 m
Altura: 0,50 m



Estabelecido pelo Anexo único
da Resolução nº 79/98 - CONTRAN

3.1.4
R-18
VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA - MODELO "A"



3.2.3
PLACAS EDUCATIVAS - MODELO "B"



CORES:
FUNDO - BRANCO
ORLA - PRETA
LEGENDAS - PRETAS



LEI Nº 9.277, DE 10 DE MAIO DE 1996.

AUTORIZA A UNIÃO A DELEGAR AOS
MUNICÍPIOS, ESTADOS DA FEDERAÇÃO E
AO DISTRITO FEDERAL A
ADMINISTRAÇÃO E EXPLORAÇÃO DE
RODOVIAS E PORTOS FEDERAIS.

Art. 1º Fica a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, autorizada a delegar, pelo prazo de até vinte e cinco anos, prorrogáveis por até mais vinte e cinco, aos municípios, estados da Federação ou ao Distrito Federal, ou a consórcio entre eles, a administração de rodovias e exploração de trechos de rodovias, ou obras rodoviárias federais.

Art. 2º Fica a União igualmente autorizada, nos termos desta Lei, a delegar a exploração de portos sob sua responsabilidade ou sob a responsabilidade das empresas por ela direta ou indiretamente controladas.

.....

.....



LEI Nº 8.429, DE 2 DE JUNHO DE 1992.

DISPÕE SOBRE AS SANÇÕES APLICÁVEIS AOS AGENTES PÚBLICOS NOS CASOS DE ENRIQUECIMENTO ILÍCITO NO EXERCÍCIO DE MANDATO, CARGO, EMPREGO OU FUNÇÃO NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA DIRETA, INDIRETA OU FUNDACIONAL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

CAPÍTULO III DAS PENAS

Art. 12. Independentemente das sanções penais, civis e administrativas, previstas na legislação específica, está o responsável pelo ato de improbidade sujeito às seguintes cominações:

I - na hipótese do art.9, perda dos bens ou valores acrescidos ilicitamente ao patrimônio, ressarcimento integral do dano, quando houver, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de oito a dez anos, pagamento de multa civil de até três vezes o valor do acréscimo patrimonial e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de dez anos;

II - na hipótese do art.10, ressarcimento integral do dano, perda dos bens ou valores acrescidos ilicitamente ao patrimônio, se concorrer esta circunstância, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de cinco a oito anos, pagamento de multa civil de até duas vezes o valor do dano e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de cinco anos;

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI



III - na hipótese do art.11, ressarcimento integral do dano, se houver, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de três a cinco anos, pagamento de multa civil de até cem vezes o valor da remuneração percebida pelo agente e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de três anos.

Parágrafo único. Na fixação das penas previstas nesta Lei o juiz levará em conta a extensão do dano causado, assim como o proveito patrimonial obtido pelo agente.

.....
.....



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 3.887, DE 2000

Dispõe sobre as condições de utilização das rodovias pavimentadas, sua conservação e manutenção, e dá outras providências.

Autor: Deputado AROLDO CEDRAZ

Relator: Deputado PAULO PAIM

I – RELATÓRIO

O nobre Deputado AROLDO CEDRAZ apresentou o Projeto de Lei n.º 3.887/00, cujo propósito é explicitar e agrupar, em única norma legal, dispositivos relacionados com as condições de utilização das rodovias pavimentadas, sua conservação e manutenção, com a responsabilidade do agente público administrador dessas rodovias, bem como com a garantia do direito de manifestação do usuário.

O projeto contempla:

- a) o direito dos usuários das rodovias federais, municipais e estaduais de nelas dispor de condições seguras e o dever da administração e seus prepostos de assegurar o exercício desse direito;
- b) a definição da responsabilidade objetiva dos órgãos ou entidades executivos rodoviários pelos danos causados ao cidadãos, em virtude de ação, omissão na manutenção de programas, projetos e serviços destinados a garantir o direito ao tráfego seguro;

30795



CÂMARA DOS DEPUTADOS

- c) a responsabilidade de manutenção das boas condições de uso das rodovias, no tocante à pavimentação, limpeza, obras de contenção e drenagem, equipamentos de segurança, sinalização, iluminação, controle de carga e divulgação de informações;
- d) a criação de Conselhos de Usuários, no âmbito de cada Estado da Federação, com a composição e competências definidas no projeto;
- e) a obrigatoriedade da existência de planos periódicos de conservação e manutenção das rodovias, submetidos aos Conselhos de Usuários, com a consignação de índices de qualidade atingidos, nos termos definidos no projeto;
- f) os requisitos para construção e ampliação de rodovias;
- g) as regras destinadas a assegurar a divulgação de condições de utilização das rodovias, através de estações de rádio, e disponibilização de número de serviço telefônico acessável pelos interessados

O projeto estabelece, ainda, que o descumprimento pelo agente administrativo das disposições constantes dos arts. 7.º, 10, 13, 14 e 16 constituem ato de improbidade administrativa sujeito às sanções previstas na Lei n.º 8.429, art. 12, III. Aplicar-se-ia o ali disposto, também, ao agente público que forjar ou deturpar dados obtidos em exame de campo para fins de cálculo do índice de qualidade das rodovias.

Finalmente, o art. 19 do projeto define como crime de omissão do agente público o não cumprimento das obrigações de recuperação de trechos de rodovia degradados.

Como justificativa para a proposição, seu ilustre autor aponta a necessidade de sistematização legal dos dispositivos relacionados com as condições de uso das rodovias, destacando as péssimas condições em que elas se encontram.

No prazo regimental estabelecido para esse fim, nesta Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, não foram apresentadas emendas ao projeto.

30795



CÂMARA DOS DEPUTADOS

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto envolve aspectos técnicos, próprios da área de viação e transportes, bem como define, em seu art. 19, infrações penais e suas sanções, matérias que deverão ser apreciadas no âmbito das Comissões competentes para tal.

Cabe-nos opinar sobre o mérito do projeto no que tange às atribuições da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público.

Neste aspecto, mais que adequada, é extremamente oportuna a proposição apresentada, quando visa assegurar o devido exercício do direito dos usuários a serviços públicos adequados e estabelece regras para a adequada observância do princípio constitucional da publicidade, nesse caso indispensável para melhorar os níveis de segurança do tráfego rodoviário.

De se destacar no projeto a criação dos Conselhos de Usuários, que representarão um instrumento para a participação efetiva da sociedade no aperfeiçoamento das condições da prestação de serviços públicos.

As disposições constantes do art. 3.º refletem, com coerência, a regra constitucional da responsabilidade objetiva do Estado, inscrita no art. 37, § 6.º da Carta.

Há que se fazer reparos, apenas, às disposições contidas no art. 13 do projeto, as quais contemplam atos conceituados como de improbidade administrativa. Na verdade já há provisão para esses ilícitos na Lei n.º 8.429/92 cujo art. 11 trata dos atos de improbidade administrativa que *atentam contra os princípios da administração pública mediante qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade, e lealdade às instituições.*

30795

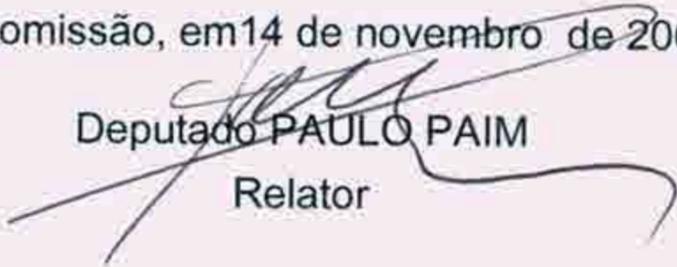


CÂMARA DOS DEPUTADOS

A reiteração da norma em outro dispositivo legal tenderia a enfraquecer o seu comando geral para que o agente publico não se afaste do dever de exação.

Com essas considerações, e destacando o mérito do PL n.º 3.887/00, no sentido de estabelecer condições que contribuirão para melhorar as atuais péssimas condições das rodovias brasileira, nosso voto é pela sua APROVAÇÃO, com a emenda anexa.

Sala da Comissão, em 14 de novembro de 2001 .


Deputado PAULO PAIM

Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 3.887, DE 2000

Dispõe sobre as condições de utilização das rodovias pavimentadas, sua conservação e manutenção, e dá outras providências

EMENDA SUPRESSIVA DO RELATOR

Suprima-se o art. 13 do projeto, renumerando-se os seguintes.

Sala da Comissão, em 14 de novembro de 2001 .



Deputado PAULO PAIM

Relator

30795



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 3.887/00

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.887/00, com emenda, nos termos do parecer do relator, Deputado Paulo Paim.

Estiveram presentes os senhores Deputados:

Freire Júnior, Presidente; Lino Rossi e Luiz Antonio Fleury, Vice-Presidentes; Antônio Carlos Konder Reis, Avenzoar Arruda, Candinho Mattos, Evandro Milhomen, Fátima Pelaes, Jair Bolsonaro, Jair Meneguelli, José Múcio Monteiro, Jovair Arantes, Luciano Castro, Medeiros, Paulo Paim, Pedro Celso, Ricardo Rique, Vivaldo Barbosa e Wilson Braga, titulares; Arnaldo Faria de Sá, Coriolano Sales, Damião Feliciano e Eduardo Campos, suplentes.

Sala da Comissão, em 12 de dezembro de 2001.


Deputado **FREIRE JÚNIOR**
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 3.887, DE 2000

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

Suprima-se o art. 13 do projeto, renumerando-se os seguintes.

Sala da Comissão, em 12 de dezembro de 2001.


Deputado **FREIRE JÚNIOR**
Presidente



REQ 168/2003

Autor: Aroldo Cedraz

**Data da
Apresentação:** 18/02/2003

Ementa: Solicitação de desarquivamento das proposições do Deputado Aroldo Cedraz

**Forma de
Apreciação:**

Despacho: DEFIRO, nos termos do art. 105, parágrafo único, do RICD, o desarquivamento das proposições PL 3.887/00; PL 11/95 e PL 964/91. Declaro PREJUDICADO o requerimento em relação às proposições PL 3.790/97; PRC 23/95; PRC 24/95 e PRC 2/95, pois já foram desarquivadas. INDEFIRO o requerimento em relação ao PRC 63/00, pois não é de autoria do requerente, a par do fato de não estar arquivado. Esclareço, por fim, que o PDC 1.867/02 e o PDC 2.116/02, originados de Mensagens do Poder Executivo, não se sujeitam a arquivamento, a par do fato de já terem sido aprovados na Câmara dos Deputados. Oficie-se ao requerente e, após, publique-se.

**Regime de
tramitação:**

Em 03 / 04 / 2003

JOÃO PAULO CUNHA
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO

OF/GAB 928 – 0033 – 2003 168/03

Brasília, 03 / 02 / 2003

Senhor Presidente,

Ao cumprimentá-lo e com base no Art. 105, Parágrafo único do Regimento Interno desta Casa, solicito o desarquivamento das proposições de minha autoria abaixo relacionadas, bem como a continuidade da tramitação do PDC 1867/2002 e do PDC 2116/2002, de autoria da Comissão de Ciência e Tecnologia, Comunicação e Informática.

ok PL 3887/2000 ok	PRC 23/98	ok
ok PRC 63/2000	PRC 24/95	ok
ok PL 3790/97	PL 11/95 ok	ok
ok PRC 2/95	PL 964/91 ok	ok

Certo de poder contar com a atenção de Vossa Excelência, aproveito a oportunidade para renovar votos de alto apreço e consideração.

Atenciosamente,


AROLDO CEDRAZ
 Deputado Federal

Excelentíssimo Senhor
 Presidente **Deputado João Paulo Cunha**
 Câmara dos Deputados
 Brasília – DF

PLENÁRIO - RECEBIDO
 Em 15/02/03 18:11:47
 Nome 311/6585
 Posto



EE3EE213

SGM/P nº 683

Brasília, 16 de *abril* de 2003.

Senhor Deputado,

Em atenção ao Requerimento 168, de 2003, em que Vossa Excelência pede o desarquivamento das proposições que menciona, comunico-lhe que proferi despacho do seguinte teor:

"DEFIRO, nos termos do art. 105, parágrafo único, do RICD, o desarquivamento das proposições PL 3.887/00; PL 11/95 e PL 964/91. Declaro PREJUDICADO o requerimento em relação às proposições PL 3.790/97; PRC 23/95; PRC 24/95 e PRC 2/95, pois já foram desarquivadas. INDEFIRO o requerimento em relação ao PRC 63/00, pois não é de autoria do requerente, a par do fato de não estar arquivado. Esclareço, por fim, que o PDC 1.867/02 e o PDC 2.116/02, originados de Mensagens do Poder Executivo, não se sujeitam a arquivamento, a par do fato de já terem sido aprovados na Câmara dos Deputados. Oficie-se ao requerente e, após, publique-se."

Colho o ensejo para renovar a Vossa Excelência protestos de elevado apreço e distinta consideração.


JOÃO PAULO CUNHA
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
DEPUTADO AROLDO CEDRAZ
Anexo IV, Gabinete 928
NESTA





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Projeto de Lei nº 3.887 de 2000

Dispõe sobre as condições de utilização das rodovias pavimentadas, sua conservação e manutenção, e dá outras providências

Autor: Deputado **AROLDO CEDRAZ**
Relator: Deputado **CHICO DA PRINCESA**

I – Relatório

A proposição em epígrafe, de autoria do Deputado Federal Aroldo Cedraz, dispõe sobre as condições de utilização das rodovias pavimentadas, sua conservação e manutenção e dá outras providências.

Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, a proposta recebeu parecer favorável com emenda supressiva do ilustre Relator, Deputado Paulo Paim, o qual foi aprovado por unanimidade pela Comissão.

O deputado demonstra sua preocupação com o péssimo estado de conservação das rodovias brasileiras e atribui tal situação não só à falta de recursos orçamentários, mas também ao descaso da Administração, o que traz como consequência o aumento considerável do número de acidentes nas estradas.

Prevê o Projeto de Lei n.º 3887/2000 a criação de conselhos de usuários em cada Estado da Federação, cujos objetivos serão os seguintes: avaliar a segurança e a funcionalidade dos trechos das rodovias federais, bem como das rodovias estaduais e municipais; reportar, a qualquer tempo ao órgão ou entidade executivos rodoviários, com circunscrição sobre a rodovia, as deficiências encontradas nas rodovias ou trechos avaliados; e analisar os planos anuais e quadrienais de conservação e manutenção rodoviária apresentados pelo órgão ou entidade executivos rodoviários com circunscrição sobre rodovia, manifestando sua opinião.

Cuida também o Projeto de Lei da questão da sinalização, embora reconheça que a matéria já é tratada pelo Código de Trânsito Brasileiro. Por fim, propõe o deputado a aplicação de sanções nas esferas administrativa, civil e penal aos agentes públicos responsáveis pelas rodovias.

A matéria do referido projeto já foi objeto de apreciação pelo DNER, órgão em extinção, bem como pelo Ministério dos Transportes, manifestando-se ambos contrariamente à proposta do nobre deputado.





O DNER, em seu parecer, reconheceu que o estado de conservação das estradas é péssimo, porém esse fato não pode ser creditado ao descaso dos órgãos responsáveis, mas sim à falta de recursos suficientes, liberados em tempo hábil. Portanto, o projeto poderá levar à punição injusta de algumas autoridades que, por falta de recursos, não conseguirem recuperar rodovias sob sua administração.

Argumenta ainda que o deputado, ao elaborar seu projeto, inspirou-se no processo de concessões de rodovias federais, o qual estabelece padrões de qualidade de manutenção das rodovias e de atendimento aos usuários bastante elevados, impondo multas pesadas ao descumprimento de quaisquer das exigências consignadas em contrato.

Ressalta, finalmente, que o Projeto de Lei é totalmente ineficaz, pois preocupa-se apenas com uma das faces do problema, qual seja, responsabilizar e punir os administradores da malha rodoviária, não fazendo qualquer menção à possibilidade de criação de um fundo para fazer face às obras de conservação às obras de manutenção das rodovias.

Tal posicionamento foi confirmado pelo Ministério dos Transportes em seu parecer, sob o fundamento de não haver sentido para a aprovação do referido projeto, pois já existe norma disciplinando os assuntos nele tratados. Além disso, justificou, na época, a não aprovação do projeto por estar em fase final de tramitação no Congresso Nacional a criação da ANTT, da ANTAQ e do DNIT, sendo que este último estaria encarregado de estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, sinalização, manutenção ou conservação, restauração ou reposição de vias, terminais e instalações.

É o relatório.

II – Voto do Relator

Pelo exposto, observa-se que apesar da preocupação do deputado com o estado de conservação das rodovias, o seu projeto de lei disciplina matéria que já está regulamentada em nosso ordenamento jurídico.

A própria Constituição Federal, ao adotar a teoria do risco administrativo, fixa a responsabilidade civil objetiva da Administração Pública pelos danos causados por seus agentes a particulares. É o que dispõe o artigo 37, parágrafo 6º de nossa Carta Magna:

"Art. 37, p. 6º: As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa".





Isso significa que a Administração Pública, independentemente de culpa, ressarcirá o particular por quaisquer danos que este venha a sofrer em razão da má prestação de serviço público, a menos que fique comprovada a culpa exclusiva da vítima.

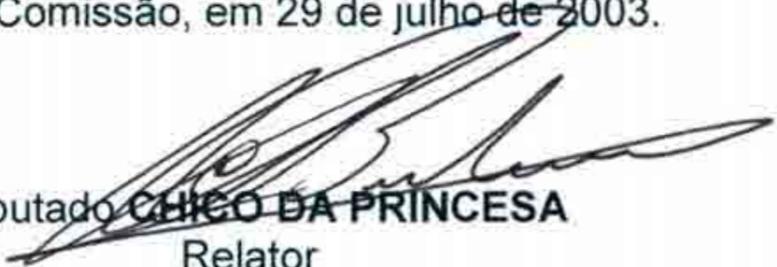
Outros dispositivos também tratam da matéria elencada no Projeto de Lei n.º 3887, conforme já exposto no relatório, quais sejam a Lei N.º 8.112/90, que prevê a aplicação de sanções na esfera administrativa; o Código Penal, que sanciona o servidor no caso de prática de ilícito penal; e o Código de Trânsito, que trata da questão da sinalização e outros.

Ademais, conforme salientado no parecer do DNER, em extinção, o agente público não pode ser responsabilizado pelo péssimo estado de conservação das rodovias se não há recursos orçamentários suficientes para a realização dos serviços de manutenção.

Finalmente, há de se observar que, com a criação do DNIT pela Lei 10.233, de 05 de junho de 2001, passou a ser atribuição desta autarquia implementar, em sua esfera de atuação, a política estabelecida para a administração da infra-estrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, compreendendo a operação, manutenção, restauração, adequação de capacidade e ampliação de capacidade mediante a construção de novas vias e terminais.

Por todo o exposto, constata-se já haver legislação suficiente para disciplinar a matéria proposta pelo ilustre Deputado Aroldo Cedraz, o que nos faz sugerir a rejeição do Projeto de Lei nº 3.887 de 2000 e da emenda adotada na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público.

Sala da Comissão, em 29 de julho de 2003.


Deputado **CHICO DA PRINCESA**
Relator



297DR6R250



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES



PROJETO DE LEI Nº 3.887, DE 2000

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela rejeição do Projeto de Lei nº 3.887/00 e da emenda adotada pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, nos termos do parecer do relator, Chico da Princesa.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:

Wellington Roberto - Presidente, Giacobbo, Pedro Chaves e Neuton Lima - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Aracely de Paula, Beto Albuquerque, Carlos Santana, Devanir Ribeiro, Domiciano Cabral, Hélio Esteves, Humberto Michiles, Lael Varella, Leônidas Cristino, Marcelo Teixeira, Mário Negromonte, Mauro Lopes, Philemon Rodrigues, Romeu Queiroz, Tadeu Filippelli, Telma de Souza e Francisco Garcia.

Sala da Comissão, em 28 de abril de 2004

Deputado **WELLINGTON ROBERTO**
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 3.887/00

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.887/00, com emenda, nos termos do parecer do relator, Deputado Paulo Paim.

Estiveram presentes os senhores Deputados:

Freire Júnior, Presidente; Lino Rossi e Luiz Antonio Fleury, Vice-Presidentes; Antônio Carlos Konder Reis, Avenzoar Arruda, Candinho Mattos, Evandro Milhomen, Fátima Pelaes, Jair Bolsonaro, Jair Meneguelli, José Múcio Monteiro, Jovair Arantes, Luciano Castro, Medeiros, Paulo Paim, Pedro Celso, Ricardo Rique, Vivaldo Barbosa e Wilson Braga, titulares; Arnaldo Faria de Sá, Coriolano Sales, Damião Feliciano e Eduardo Campos, suplentes.

Sala da Comissão, em 12 de dezembro de 2001.


Deputado **FREIRE JÚNIOR**
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 3.887, DE 2000

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

Suprima-se o art. 13 do projeto, renumerando-se os seguintes.

Sala da Comissão, em 12 de dezembro de 2001.


Deputado **FREIRE JÚNIOR**
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 3.887/00

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.887/00, com emenda, nos termos do parecer do relator, Deputado Paulo Paim.

Estiveram presentes os senhores Deputados:

Freire Júnior, Presidente; Lino Rossi e Luiz Antonio Fleury, Vice-Presidentes; Antônio Carlos Konder Reis, Avenzoar Arruda, Candinho Mattos, Evandro Milhomen, Fátima Pelaes, Jair Bolsonaro, Jair Meneguelli, José Múcio Monteiro, Jovair Arantes, Luciano Castro, Medeiros, Paulo Paim, Pedro Celso, Ricardo Rique, Vivaldo Barbosa e Wilson Braga, titulares; Arnaldo Faria de Sá, Coriolano Sales, Damião Feliciano e Eduardo Campos, suplentes.

Sala da Comissão, em 12 de dezembro de 2001.


Deputado **FREIRE JÚNIOR**
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 3.887, DE 2000

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

Suprima-se o art. 13 do projeto, renumerando-se os seguintes.

Sala da Comissão, em 12 de dezembro de 2001.


Deputado **FREIRE JÚNIOR**
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 3.887, DE 2000

Dispõe sobre as condições de utilização das rodovias pavimentadas, sua conservação e manutenção, e dá outras providências.

Autor: Deputado AROLDO CEDRAZ

Relator: Deputado PAULO PAIM

I – RELATÓRIO

O nobre Deputado AROLDO CEDRAZ apresentou o Projeto de Lei n.º 3.887/00, cujo propósito é explicitar e agrupar, em única norma legal, dispositivos relacionados com as condições de utilização das rodovias pavimentadas, sua conservação e manutenção, com a responsabilidade do agente público administrador dessas rodovias, bem como com a garantia do direito de manifestação do usuário.

O projeto contempla:

- a) o direito dos usuários das rodovias federais, municipais e estaduais de nelas dispor de condições seguras e o dever da administração e seus prepostos de assegurar o exercício desse direito;
- b) a definição da responsabilidade objetiva dos órgãos ou entidades executivos rodoviários pelos danos causados ao cidadãos, em virtude de ação, omissão na manutenção de programas, projetos e serviços destinados a garantir o direito ao tráfego seguro;



CÂMARA DOS DEPUTADOS

- c) a responsabilidade de manutenção das boas condições de uso das rodovias, no tocante à pavimentação, limpeza, obras de contenção e drenagem, equipamentos de segurança, sinalização, iluminação, controle de carga e divulgação de informações;
- d) a criação de Conselhos de Usuários, no âmbito de cada Estado da Federação, com a composição e competências definidas no projeto;
- e) a obrigatoriedade da existência de planos periódicos de conservação e manutenção das rodovias, submetidos aos Conselhos de Usuários, com a consignação de índices de qualidade atingidos, nos termos definidos no projeto;
- f) os requisitos para construção e ampliação de rodovias;
- g) as regras destinadas a assegurar a divulgação de condições de utilização das rodovias, através de estações de rádio, e disponibilização de número de serviço telefônico acessável pelos interessados

O projeto estabelece, ainda, que o descumprimento pelo agente administrativo das disposições constantes dos arts. 7.º, 10, 13, 14 e 16 constituem ato de improbidade administrativa sujeito às sanções previstas na Lei n.º 8.429, art. 12, III. Aplicar-se-ia o ali disposto, também, ao agente público que forjar ou deturpar dados obtidos em exame de campo para fins de cálculo do índice de qualidade das rodovias.

Finalmente, o art. 19 do projeto define como crime de omissão do agente público o não cumprimento das obrigações de recuperação de trechos de rodovia degradados.

Como justificativa para a proposição, seu ilustre autor aponta a necessidade de sistematização legal dos dispositivos relacionados com as condições de uso das rodovias, destacando as péssimas condições em que elas se encontram.

No prazo regimental estabelecido para esse fim, nesta Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, não foram apresentadas emendas ao projeto.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto envolve aspectos técnicos, próprios da área de viação e transportes, bem como define, em seu art. 19, infrações penais e suas sanções, matérias que deverão ser apreciadas no âmbito das Comissões competentes para tal.

Cabe-nos opinar sobre o mérito do projeto no que tange às atribuições da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público.

Neste aspecto, mais que adequada, é extremamente oportuna a proposição apresentada, quando visa assegurar o devido exercício do direito dos usuários a serviços públicos adequados e estabelece regras para a adequada observância do princípio constitucional da publicidade, nesse caso indispensável para melhorar os níveis de segurança do tráfego rodoviário.

De se destacar no projeto a criação dos Conselhos de Usuários, que representarão um instrumento para a participação efetiva da sociedade no aperfeiçoamento das condições da prestação de serviços públicos.

As disposições constantes do art. 3.º refletem, com coerência, a regra constitucional da responsabilidade objetiva do Estado, inscrita no art. 37, § 6.º da Carta.

Há que se fazer reparos, apenas, às disposições contidas no art. 13 do projeto, as quais contemplam atos conceituados como de improbidade administrativa. Na verdade já há provisão para esses ilícitos na Lei n.º 8.429/92 cujo art. 11 trata dos atos de improbidade administrativa que *atentam contra os princípios da administração pública mediante qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade, e lealdade às instituições.*

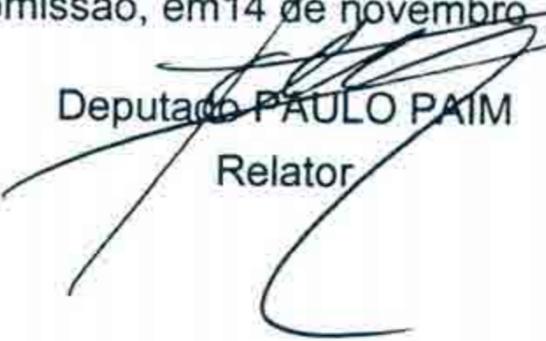
30795

**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

A reiteração da norma em outro dispositivo legal tenderia a enfraquecer o seu comando geral para que o agente público não se afaste do dever de exação.

Com essas considerações, e destacando o mérito do PL n.º 3.887/00, no sentido de estabelecer condições que contribuirão para melhorar as atuais péssimas condições das rodovias brasileira, nosso voto é pela sua **APROVAÇÃO**, com a emenda anexa.

Sala da Comissão, em 14 de novembro de 2001 .


Deputado PAULO PAIM

Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 3.887, DE 2000

Dispõe sobre as condições de utilização das rodovias pavimentadas, sua conservação e manutenção, e dá outras providências

EMENDA SUPRESSIVA DO RELATOR

Suprima-se o art. 13 do projeto, renumerando-se os seguintes.

Sala da Comissão, em 14 de novembro de 2001.


Deputado PAULO PAIM
Relator

30795

Coordenação de Comissões Permanentes

PROJETO DE LEI Nº 3.887, de 2000

(DO SR. AROLDO CEDRAZ)

Dispõe sobre as condições de utilização das rodovias pavimentadas, sua conservação e manutenção, e dá outras providências.

DESPACHO: 09/03/2001 - (ÀS COMISSÕES DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO).

ORDINÁRIA

10/03/2001 - DCD

___/___/___ - À publicação

___/___/___ - CTASP

20/03/2001 - Entrada na Comissão

21/03/2001 - Devolução à CCP - SIM -

22/03/2001 - Entrada na Comissão

30/04/2001 - Distribuído Ao Sr. PAULO PAIM

14/11/2001 - Devolução da Proposição com parecer: favorável, com emenda.

12/12/2001 - Aprovado unanimemente o parecer do relator.

28/02/2002 - Saída da Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 3.887, DE 2000

Dispõe sobre as condições de utilização das rodovias pavimentadas, sua conservação e manutenção, e dá outras providências.

Autor: Deputado AROLDO CEDRAZ

Relator: Deputado PAULO PAIM

I – RELATÓRIO

O nobre Deputado AROLDO CEDRAZ apresentou o Projeto de Lei n.º 3.887/00, cujo propósito é explicitar e agrupar, em única norma legal, dispositivos relacionados com as condições de utilização das rodovias pavimentadas, sua conservação e manutenção, com a responsabilidade do agente público administrador dessas rodovias, bem como com a garantia do direito de manifestação do usuário.

O projeto contempla:

- a) o direito dos usuários das rodovias federais, municipais e estaduais de nelas dispor de condições seguras e o dever da administração e seus prepostos de assegurar o exercício desse direito;
- b) a definição da responsabilidade objetiva dos órgãos ou entidades executivos rodoviários pelos danos causados ao cidadãos, em virtude de ação, omissão na manutenção de programas, projetos e serviços destinados a garantir o direito ao tráfego seguro;



CÂMARA DOS DEPUTADOS

- c) a responsabilidade de manutenção das boas condições de uso das rodovias, no tocante à pavimentação, limpeza, obras de contenção e drenagem, equipamentos de segurança, sinalização, iluminação, controle de carga e divulgação de informações;
- d) a criação de Conselhos de Usuários, no âmbito de cada Estado da Federação, com a composição e competências definidas no projeto;
- e) a obrigatoriedade da existência de planos periódicos de conservação e manutenção das rodovias, submetidos aos Conselhos de Usuários, com a consignação de índices de qualidade atingidos, nos termos definidos no projeto;
- f) os requisitos para construção e ampliação de rodovias;
- g) as regras destinadas a assegurar a divulgação de condições de utilização das rodovias, através de estações de rádio, e disponibilização de número de serviço telefônico acessável pelos interessados

O projeto estabelece, ainda, que o descumprimento pelo agente administrativo das disposições constantes dos arts. 7.º, 10, 13, 14 e 16 constituem ato de improbidade administrativa sujeito às sanções previstas na Lei n.º 8.429, art. 12, III. Aplicar-se-ia o ali disposto, também, ao agente público que forjar ou deturpar dados obtidos em exame de campo para fins de cálculo do índice de qualidade das rodovias.

Finalmente, o art. 19 do projeto define como crime de omissão do agente público o não cumprimento das obrigações de recuperação de trechos de rodovia degradados.

Como justificativa para a proposição, seu ilustre autor aponta a necessidade de sistematização legal dos dispositivos relacionados com as condições de uso das rodovias, destacando as péssimas condições em que elas se encontram.

No prazo regimental estabelecido para esse fim, nesta Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, não foram apresentadas emendas ao projeto.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto envolve aspectos técnicos, próprios da área de viação e transportes, bem como define, em seu art. 19, infrações penais e suas sanções, matérias que deverão ser apreciadas no âmbito das Comissões competentes para tal.

Cabe-nos opinar sobre o mérito do projeto no que tange às atribuições da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público.

Neste aspecto, mais que adequada, é extremamente oportuna a proposição apresentada, quando visa assegurar o devido exercício do direito dos usuários a serviços públicos adequados e estabelece regras para a adequada observância do princípio constitucional da publicidade, nesse caso indispensável para melhorar os níveis de segurança do tráfego rodoviário.

De se destacar no projeto a criação dos Conselhos de Usuários, que representarão um instrumento para a participação efetiva da sociedade no aperfeiçoamento das condições da prestação de serviços públicos.

As disposições constantes do art. 3.º refletem, com coerência, a regra constitucional da responsabilidade objetiva do Estado, inscrita no art. 37, § 6.º da Carta.

Há que se fazer reparos, apenas, às disposições contidas no art. 13 do projeto, as quais contemplam atos conceituados como de improbidade administrativa. Na verdade já há provisão para esses ilícitos na Lei n.º 8.429/92 cujo art. 11 trata dos atos de improbidade administrativa que *atentam contra os princípios da administração pública mediante qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade, e lealdade às instituições.*

30795

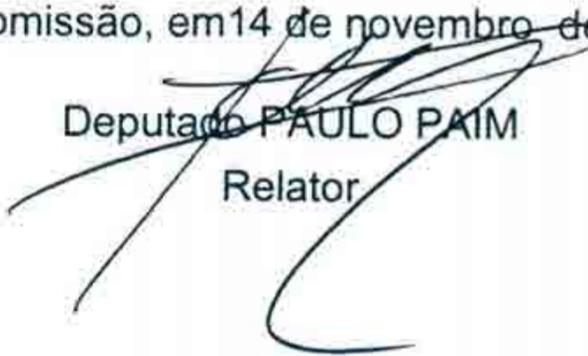


CÂMARA DOS DEPUTADOS

A reiteração da norma em outro dispositivo legal tenderia a enfraquecer o seu comando geral para que o agente publico não se afaste do dever de exação.

Com essas considerações, e destacando o mérito do PL n.º 3.887/00, no sentido de estabelecer condições que contribuirão para melhorar as atuais péssimas condições das rodovias brasileira, nosso voto é pela sua APROVAÇÃO, com a emenda anexa.

Sala da Comissão, em 14 de novembro de 2001.


Deputado PAULO PAIM

Relator



COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 3.887, DE 2000

Dispõe sobre as condições de utilização das rodovias pavimentadas, sua conservação e manutenção, e dá outras providências

EMENDA SUPRESSIVA DO RELATOR

Suprima-se o art. 13 do projeto, renumerando-se os seguintes.

Sala da Comissão, em 14 de novembro de 2001.


Deputado PAULO PAIM
Relator