

AVULSO NÃO  
PUBLICADO.  
PROPOSIÇÃO DE  
PLENÁRIO.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 6.043-A, DE 2013** **(Do Sr. Silas Câmara)**

Dispõe sobre a obrigatoriedade de barreiras protetoras entre as pistas, em trechos perigosos de rodovias federais; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes pela aprovação deste, com substitutivo (relator: DEP. JESUS RODRIGUES).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:  
VIAÇÃO E TRANSPORTES;  
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD); E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54,  
RICD)

### **APRECIÇÃO:**

Proposição sujeita à apreciação do Plenário

## **SUMÁRIO**

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece a obrigatoriedade de implantação de barreiras protetoras entre as pistas, em trechos perigosos de rodovias federais.

Art. 2º As rodovias federais deverão ser dotadas de barreiras protetoras, divisoras de fluxo, nas pontes, túneis, viadutos e curvas perigosas, bem como em outros trechos considerados de maior periculosidade pelo órgão com circunscrição sobre a via, nos termos de avaliação técnica circunstanciada.

Art. 3º A implantação das barreiras de que trata o art. 2º deve ocorrer conforme a disponibilidade de recursos orçamentários, devendo ser priorizados, para cada rodovia, os trechos considerados como de maior risco à segurança do trânsito.

Art. 4º Incorre em improbidade administrativa o agente público que, havendo recursos disponíveis, deixar de tomar as providências para a execução do previsto nesta Lei, sujeitando-se às sanções previstas na Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

A presente proposição tem por objetivo tornar obrigatória a implantação de barreiras protetoras entre as pistas das rodovias federais, de forma a separar fisicamente os fluxos de veículos que trafegam em direções opostas, especialmente nos trechos mais perigosos.

Nosso projeto busca estabelecer parâmetro para que essa regra seja gradualmente adotada nas pontes, túneis, viadutos e em curvas perigosas das rodovias federais, bem como em outros trechos que, conforme avaliação técnica circunstanciada, sejam considerados como de maior risco para a segurança do trânsito.

Sabemos que as colisões frontais são responsáveis pelos mais graves acidentes ocorridos nas rodovias, geralmente provocando a morte ou severos danos físicos nos envolvidos. Com a medida que propomos, esperamos reduzir substancialmente esse tipo de ocorrência, visto que as barreiras protetoras, instaladas nos trechos de maior periculosidade, são dispositivos extremamente eficazes para evitar esse tipo de colisão. Na realidade, até mesmo as condutas imprudentes são dificultadas, ou mesmo inviabilizadas em locais dotados dessas barreiras.

Entrando em vigor a legislação que ora propomos, em nível federal, certamente esse tipo de iniciativa será replicado nos diplomas legais estaduais e municipais, de forma que o uso de barreiras protetoras em trechos perigosos de rodovias será prática amplamente difundida em todas as rodovias do País.

Por fim, buscamos estabelecer sanções para o agente público que deixar de tomar as providências que estiverem a seu alcance para a implantação gradual das barreiras protetoras nas rodovias, sujeitando-o às sanções previstas na Lei nº 8.429, de 1992, que trata dos atos de improbidade administrativa.

Pela importância do projeto para a proteção da vida em nossas rodovias, esperamos vê-lo aprovado por nossos Pares.

Sala das Sessões, em 07 de agosto de 2013.

Deputado SILAS CÂMARA

<p style="text-align: center;"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p>
---

**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.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

**CAPÍTULO I  
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º Os atos de improbidade praticados por qualquer agente público, servidor ou não, contra a administração direta, indireta ou fundacional de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios, de Território, de empresa incorporada ao patrimônio público ou de entidade para cuja criação ou custeio o erário haja concorrido ou concorra com mais de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, serão punidos na forma desta Lei.

Parágrafo único. Estão também sujeitos às penalidades desta Lei os atos de improbidade praticados contra o patrimônio de entidade que receba subvenção, benefício ou incentivo, fiscal ou creditício, de órgão público bem como daquelas para cuja criação ou custeio o erário haja concorrido ou concorra com menos de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, limitando-se, nestes casos, a sanção patrimonial à repercussão do ilícito sobre a contribuição dos cofres públicos.

Art. 2º Reputa-se agente público, para os efeitos desta Lei, todo aquele que exerce, ainda que transitoriamente ou sem remuneração, por eleição, nomeação, designação, contratação ou qualquer outra forma de investidura ou vínculo, mandato, cargo, emprego ou função nas entidades mencionadas no artigo anterior.

.....

.....

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **I - RELATÓRIO**

Cumpra a esta Comissão analisar o Projeto de Lei nº 6.043, de 2013, proposto pelo Deputado Silas Câmara. A iniciativa determina que trechos perigosos de rodovias federais, incluindo túneis, pontes, viadutos e curvas acentuadas, recebam barreiras divisoras de fluxo, de forma a reduzir o risco de colisão entre veículos que trafeguem em direções opostas. De acordo com o projeto, a instalação de tais barreiras deve se dar na razão da disponibilidade de recursos orçamentários. O agente público que descumprir o mandamento legal, diz a norma, estará sujeito às sanções previstas na Lei nº 8.429, de 1992 – Lei dos Atos de Improbidade Administrativa.

Na justificção, o autor alega que a medida proposta diminuirá o número de colisões frontais, que representam os acidentes de maior gravidade nas rodovias.

Não houve emendas ao projeto.

É o relatório.

### **II - VOTO DO RELATOR**

O projeto de lei tem fundamento em dado incontestável da realidade brasileira: a colisão frontal representa a principal causa de morte em rodovias federais. Segundo o anuário estatístico do Departamento Nacional de

Infraestrutura de Transportes – DNIT, 1.514 pessoas faleceram, em 2010, em virtude desse tipo de acidente, número que supera, inclusive, o de mortos devido a atropelamento – 1.302 pessoas. Embora outros tipos de ocorrência sejam bem mais frequentes – colisão traseira, abalroamento ou saída de pista, por exemplo – nenhum deles tem efeito tão devastador para a saúde da população e para a economia do País quanto a colisão frontal.

Não resta dúvida de que a enorme extensão de trechos rodoviários em pista simples existente no Brasil, assim como a imprudência e a má formação de boa parcela dos motoristas nacionais, tem grande parcela de culpa pelo número exagerado de colisões frontais. Há muito trabalho a se fazer no que respeita a esses aspectos, portanto.

Emprestar a devida importância à duplicação de rodovias e à conscientização e fiscalização do condutor, no entanto, não torna menos necessário pensar em iniciativas complementares, que ajudem a sociedade a vencer o desafio de reduzir a mortalidade nas estradas brasileiras.

Eis aí a conveniência do projeto de lei. O autor detecta, com sagacidade, que ao menos uma parte das colisões frontais poderia ser evitada se recursos da engenharia de tráfego, relativamente simples e baratos, fossem empregados com constância para a prevenção de acidentes daquela natureza. O que se pede, efetivamente, é que o órgão com circunscrição sobre rodovia federal instale barreiras divisórias entre as faixas de rolamento onde, havendo fluxos veiculares contrários, mas contíguos, eventual ultrapassagem represente risco considerável para os utentes da infraestrutura rodoviária.

Daí porque o proponente tenha se referido, no texto da proposição, a viadutos, pontes, túneis e curvas perigosas – trechos já sujeitos ao tratamento de linha divisória contínua, com o fito de evitar ultrapassagens – mas também a quaisquer outros trechos que, a juízo da autoridade rodoviária, apresentem condição de periculosidade semelhante.

E o fez – é bom que se observe – com notável respeito às contingências materiais, ordenando ao administrador promover a instalação das barreiras em conformidade com a disponibilidade de verba pública. Não apenas isso, porém: também o obrigou a estabelecer uma escala de prioridade, de sorte que os trechos rodoviários que ofereçam maior grau de risco sejam objeto de intervenção

antes de quaisquer outros. Talvez tenha faltado, aqui, apenas, deixar patente que tal grau de risco deve ser aferido mediante o uso de informação estatística, não cabendo cogitá-lo desde impressões pessoais. De toda forma, a avaliação técnica circunstanciada, a que o texto do projeto faz referência, se bem feita, há de envolver o exame criterioso da estatística de acidentes em cada trecho considerado, por tipo e frequência.

Enfim, conquanto não entenda que a proposta mereça reparos, no sentido de sanar eventuais impropriedades, creio que um ou dois aperfeiçoamentos lhe possam ser acrescentados. Refiro-me, de um lado, à definição de metas e cronograma pelo administrador público, no intuito de, em primeiro lugar, tornar transparente o plano de trabalho e, em segundo lugar, facilitar a fiscalização do cumprimento das ações planejadas, feita por órgãos de controle e pela sociedade. De outro lado, julgo importante que, na hipótese da construção de novas rodovias de pista simples, ou na de recuperação das existentes, seja dada ao órgão rodoviário a obrigação de planejar e executar a colocação de barreiras separadoras de fluxo nos pontos críticos. Evitar-se-ia, com isso, a criação de um problema que, mais à frente, teria necessariamente de receber solução.

**Dito tudo isso, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.043, de 2013, na forma do substitutivo anexo.**

Sala da Comissão, em 17 de dezembro de 2013.

**Deputado JESUS RODRIGUES**

Relator

## **SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.043, DE 2013**

Obriga a implantação de barreiras entre faixas de trânsito contíguas, de sentido inverso, em segmentos perigosos de rodovias federais.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Esta Lei obriga a implantação de barreiras entre faixas

de trânsito contíguas, de sentido inverso, em segmentos perigosos de rodovias federais.

**Art. 2º** As rodovias federais deverão ser dotadas de barreiras entre faixas de trânsito contíguas, de sentido inverso, nas pontes, túneis, viadutos e curvas perigosas, bem como em outros segmentos rodoviários considerados de maior periculosidade pelo órgão com circunscrição sobre a via, nos termos de avaliação técnica circunstanciada.

**Art. 3º** O órgão com circunscrição sobre a via elaborará e divulgará, no prazo de um ano, contado da data de vigência desta Lei, plano de metas e cronograma relativos à realização dos trabalhos de implantação de barreiras, os quais orientarão as ações correspondentes e a indicação das respectivas despesas em cada exercício financeiro.

**Parágrafo único.** No plano de metas e no cronograma, será conferida prioridade à implantação de barreiras nos segmentos rodoviários que, segundo levantamento estatístico, apresentarem os piores índices de acidente por colisão frontal, apurados considerando-se a relação entre o número absoluto de acidentes registrados desse tipo e o volume de tráfego.

**Art. 4º** Nenhuma rodovia ou obra de arte especial a ser incorporada ao sistema rodoviário federal será entregue ao tráfego se, possuindo segmentos com faixas de trânsito contíguas, de sentido inverso, não os tiver em conformidade com o disposto no art. 2º desta Lei.

**Art. 5º** Incorre em improbidade administrativa o agente público que, havendo recursos disponíveis, deixar de tomar as providências para a execução do previsto nesta Lei, sujeitando-se às sanções previstas na Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992.

**Art. 5º** Esta Lei entra em vigor após decorridos sessenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 17 de dezembro de 2013.

**Deputado JESUS RODRIGUES**

Relator

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.043/2013, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Jesus Rodrigues.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Arnaldo Faria de Sá - Presidente, Washington Reis - Vice-Presidente, Ângelo Agnolin, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Fátima Pelaes, Geraldo Simões, Gonzaga Patriota, Hugo Leal, Jaime Martins, Jesus Rodrigues, João Leão, Marinha Raupp, Mário Negromonte, Mauro Mariani, Milton Monti, Newton Cardoso, Osvaldo Reis, Paulão, Renzo Braz, Rodrigo Maia, Vanderlei Macris, Zoinho, Luiz Argôlo, Ricardo Izar e Roberto Dorner.

Sala da Comissão, em 12 de março de 2014.

Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ  
Presidente

### SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

*Obriga a implantação de barreiras entre faixas de trânsito contíguas, de sentido inverso, em segmentos perigosos de rodovias federais.*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei obriga a implantação de barreiras entre faixas de trânsito contíguas, de sentido inverso, em segmentos perigosos de rodovias federais.

Art. 2º As rodovias federais deverão ser dotadas de barreiras entre faixas de trânsito contíguas, de sentido inverso, nas pontes, túneis, viadutos e curvas perigosas, bem como em outros segmentos rodoviários considerados de maior periculosidade pelo órgão com circunscrição sobre a via, nos termos de avaliação técnica circunstanciada.

Art. 3º O órgão com circunscrição sobre a via elaborará e



divulgará, no prazo de um ano, contado da data de vigência desta Lei, plano de metas e cronograma relativos à realização dos trabalhos de implantação de barreiras, os quais orientarão as ações correspondentes e a indicação das respectivas despesas em cada exercício financeiro.

Parágrafo único. No plano de metas e no cronograma, será conferida prioridade à implantação de barreiras nos segmentos rodoviários que, segundo levantamento estatístico, apresentarem os piores índices de acidente por colisão frontal, apurados considerando-se a relação entre o número absoluto de acidentes registrados desse tipo e o volume de tráfego.

Art. 4º Nenhuma rodovia ou obra de arte especial a ser incorporada ao sistema rodoviário federal será entregue ao tráfego se, possuindo segmentos com faixas de trânsito contíguas, de sentido inverso, não os tiver em conformidade com o disposto no art. 2º desta Lei.

Art. 5º Incorre em improbidade administrativa o agente público que, havendo recursos disponíveis, deixar de tomar as providências para a execução do previsto nesta Lei, sujeitando-se às sanções previstas na Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor após decorridos sessenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 12 de março de 2014.

**Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ**  
**Presidente**

**FIM DO DOCUMENTO**