



CÂMARA DOS DEPUTADOS

C0049657A

PROJETO DE LEI N.º 7.695, DE 2014

(Do Sr. Edio Lopes)

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

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-5851/2013.

ESCLAREÇO QUE DEVIDO A ESSA APENSAÇÃO, A MATÉRIA SERÁ DISTRIBUÍDA TAMBÉM À CDU.

APRECIAÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões – Art. 24, II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

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

“Art. 4º

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

Muitas das rodovias no país surgiram no século passado, sobretudo entre as décadas de 60 e 80, ligando várias localidades do interior aos grandes centros urbanos. É notório que várias comunidades, vilarejos e cidades surgiram desordenados, em torno das rodovias no seu processo de construção e

após a sua instalação. Mas a maioria das cidades do interior do país já existiam, muito antes da implantação destas rodovias, que após, foram construídas com o aproveitamento de vias urbanas já existentes nessas cidades. Com o tempo, e o desenvolvimento econômico do Brasil, essas localidades se tornaram grandes cidades e estas rodovias que cortam essas cidades cada vez mais se assemelham a grandes vias urbanas. Isso se repete também nas pequenas cidades do interior do Nordeste e da Amazônia.

O Poder Público, quando do surgimento dessas cidades, fez o seu papel e ofereceu a estrutura necessária para o bem-estar das famílias que ali se instalavam. Muitas escolas, postos de saúde, delegacias hoje estão localizadas em torno dessas principais vias nestas cidades. Para melhor ilustrar a situação, cito a questão da BR-174, no Estado de Roraima. Esta rodovia teve sua construção iniciada na década de 70 e entregue efetivamente ao final da mesma década. O hoje Município de Mucajaí teve sua sede estabelecida em meados da década de 50. Sua principal avenida se chama Avenida Nossa Senhora de Fátima. Quando da construção da BR-174, foi aproveitado o traçado da Avenida já estabelecida e atualmente, portanto, a BR-174 corta a sede do município de Mucajaí. Nesta avenida, por exemplo, está localizada a Escola Estadual Coelho Neto, que foi inaugurada nos anos 50. Devido a faixa de domínio, qualquer tipo de reforma ou estruturação desta escola estaria inviável. Isso se repete com todas as propriedades ali existentes na Avenida Nossa Senhora de Fátima, que atualmente se tornam inviável para qualquer estruturação, reforma, sob pena de ser embargada ou multada pelos órgãos competentes.

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

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

Sala das Sessões, em 10 de junho de 2014.

EDIO LOPES (PMDB/RR)

Deputado Federal

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI N° 6.766, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1979

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA ,

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

Lei:

.....

**CAPÍTULO II
DOS REQUISITOS URBANÍSTICOS PARA LOTEAMENTO**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

.....

.....

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DO OBJETO

Art. 1º Constituem o objeto desta Lei:

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

CAPÍTULO II DO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO

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

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

.....

.....

FIM DO DOCUMENTO