



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal TONINHO WANDSCHEER (PP/PR)

Apresentação: 20/05/2025 12:25:35.723 - CCJC
PRL 1 CCJC => PL 8071/2014

PRL n.1

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 8.071, DE 2014.

Apensado: PL nº 10.265/2018

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

Autor: Deputado SANDRO ALEX

Relator: Deputado TONINHO
WANDSCHEER

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 8.071, de 2014, de autoria do nobre Deputado SANDRO ALEX, que busca tornar obrigatória a inclusão de acostamentos em projetos e execuções de obras de construção, ampliação ou adequação de rodovias federais, independentemente de sua administração ser pública ou concedida à iniciativa privada. Além disso, o texto prevê sanções para o descumprimento dessa exigência e altera dispositivos das Leis nº 12.379/2011, nº 10.233/2001 e nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro) para adequá-las à nova norma.

A obrigatoriedade aplica-se a todas as rodovias federais, com exceção dos trechos que atravessam áreas urbanas, caso haja justificativa técnica por parte do órgão rodoviário competente. Projetos em fase de elaboração e obras já em andamento terão um prazo de 180 dias, a contar da vigência da lei, para se adequarem às novas exigências. No caso de rodovias concedidas à iniciativa privada, os contratos vigentes deverão ser ajustados no mesmo prazo.



O projeto também estabelece penalidades para agentes públicos que aprovarem projetos sem a previsão de acostamentos, liberarem recursos para obras que descumpram a exigência ou aceitarem a entrega de rodovias sem a devida infraestrutura. Esses atos serão enquadrados como improbidade administrativa, conforme a Lei nº 8.429/1992.

As alterações legislativas promovidas incluem a inserção da obrigatoriedade dos acostamentos na Lei nº 12.379/2011, no âmbito do Sistema Nacional de Viação, bem como na Lei nº 10.233/2001, conferindo ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) a incumbência de garantir sua implementação. Por fim, o Código de Trânsito Brasileiro é modificado para prever que todas as rodovias federais sejam dotadas de acostamento.

Em sua cláusula de vigência, o projeto dispõe que suas disposições entrarão em vigor 180 dias após sua publicação oficial.

Justificando sua iniciativa, o autor aponta a importância dos acostamentos nas rodovias, conforme definido pelo Código de Trânsito Brasileiro, que os considera essenciais não apenas para paradas de emergência, mas também para a circulação segura de pedestres e ciclistas, além de facilitar manobras de conversão. Segundo o autor, estudos demonstram que a ausência de acostamentos aumenta significativamente o risco de acidentes, reforçando a necessidade de sua presença em obras rodoviárias. No entanto, a construção de novas rodovias e a ampliação das existentes têm, muitas vezes, negligenciado essa estrutura, comprometendo a segurança viária, o que demanda as providências ora veiculadas no projeto em exame.

Em apenso, acha-se o Projeto de Lei nº 10.265, de 2018, do nobre Deputado SÉRGIO BRITO, que determina a obrigatoriedade da inclusão de acostamentos em todas as obras de construção, ampliação, reforma ou adequação de trechos rodoviários, inclusive quando administrados pela iniciativa privada. Caso não seja tecnicamente viável construir acostamentos, os projetos devem prever áreas de estacionamento distribuídas ao longo do



trecho, com dimensões e distâncias definidas por regulamento, levando em conta a segurança viária, o volume de tráfego e as características do terreno.

Nos trechos situados dentro de perímetros urbanos, a aplicação da lei dependerá de acordo entre o poder público municipal e o órgão rodoviário responsável, respeitando as normas de trânsito. A proposta também altera o Código de Trânsito Brasileiro para tornar preferencial a presença de acostamentos nas rodovias, prevendo soluções alternativas em caso de impedimentos técnicos. O texto estabelece um prazo de 180 dias para que projetos em andamento se adequem às novas exigências, entrando em vigor após esse mesmo período.

As proposições foram distribuídas à Comissão de Viação e Transportes e a este colegiado, estando sujeitas à apreciação do Plenário, em regime ordinário de tramitação.

O Projeto de Lei nº 8.071/2014 recebeu, em 2017, parecer pela aprovação, com substitutivo, na Comissão de Viação e Transportes.

O Substitutivo da comissão propõe tornar obrigatória a inclusão de acostamentos em todas as obras de construção, ampliação ou adequação de rodovias federais, independentemente de estarem sob gestão pública ou concessão privada. Caso não seja tecnicamente viável a construção de acostamentos em toda a extensão, o texto prevê a instalação de áreas de estacionamento distribuídas ao longo do trecho. Também há a possibilidade de exceção em áreas urbanas, onde, a critério técnico do órgão responsável, os acostamentos poderão ser dispensados ou substituídos por ciclofaixas. Os projetos em andamento e contratos de concessão terão 180 dias para se adequar às novas exigências.

Além disso, o Substitutivo altera a Lei nº 12.379/2011, a Lei nº 10.233/2001 e o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), reforçando a exigência de acostamentos ou áreas de estacionamento nos projetos de engenharia e nos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária federal. As alterações legais também vinculam o DNIT à obrigatoriedade de incluir essas estruturas em seus padrões e normas técnicas. A medida visa garantir mais segurança e funcionalidade nas rodovias, respeitando critérios técnicos



como topografia e volume de tráfego, e passa a valer 180 dias após sua publicação.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Compete à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do art. 32, IV, *a*, do Regimento Interno, pronunciar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa das proposições. Compete-lhe, igualmente, manifestar-se sobre o mérito da matéria.

No que toca à **constitucionalidade formal**, foram obedecidos os ditames constitucionais relativos à competência legislativa da União (CF, art. 22, XI), sendo atribuição do Congresso Nacional dispor sobre a matéria, com posterior sanção do Presidente da República (CF, art. 48), mediante iniciativa legislativa concorrente (CF, art. 61, *caput*).

No âmbito da **constitucionalidade material**, não se constatam quaisquer violações a princípios ou normas de ordem substantiva da Constituição de 1988.

Quanto à **juridicidade** do PL nº 8.071/2014, cumpre observar que seu art. 3º, ao estabelecer novas modalidades de improbidade administrativa, deixa de vinculá-las às penas estabelecidas pelo art. 12 da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992. Disso resulta que as hipóteses previstas no art. 3º do projeto não têm qualquer consequência no plano jurídico, contradizendo a estrutura e a lógica da Lei de Improbidade e resultando, desse modo, em norma injurídica. Por essa razão, o dispositivo foi suprimido na subemenda substitutiva anexa.

Nada temos a opor quanto à juridicidade do PL 10.265/2018 ou do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes.

A **técnica legislativa** do PL nº 8.071/2014 merece reparos, já que o art.4º do projeto busca inserir um parágrafo único no art. 11 da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, cuja redação em vigor possui dois parágrafos



vetados. Nos termos do art. 12, III, c da Lei Complementar nº 95, de 1998, é vedado o aproveitamento do número de dispositivo vetado, devendo a lei alterada manter essa indicação. A subemenda substitutiva anexa corrige a técnica legislativa empregada.

Não oferecemos objeções quanto à técnica legislativa do PL 10.265/2018 e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes.

Quanto ao **mérito**, as proposições se mostram adequadas e oportunas, merecendo a aprovação deste colegiado. Adotamos, neste ponto, as alterações introduzidas pela Comissão de Viação e Transportes, que têm o objetivo de *“garantir segurança nas rodovias, assim como manter a autonomia dos gestores públicos em executar obras e serviços de engenharia, conforme a realidade técnica e orçamentária de cada obra a ser executada”*.

Considero, ainda, que a medida guarda consonância com os objetivos de segurança no trânsito, proteção à vida e ao patrimônio, e racionalidade na gestão da infraestrutura federal, de modo que o mérito da proposição é favorável.

Embora a previsão de penalidades em caso de descumprimento da norma seja mantida, deve ser retirada a tipificação direta de atos de improbidade, optando-se por remeter à legislação vigente, em consonância com os princípios da clareza normativa e da remissão técnica adequada.

Ante o exposto, manifestamo-nos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei n.º 8.071, de 2014, bem como do apensado, Projeto de Lei nº 10.265, de 2018, e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, na forma da Subemenda substitutiva anexa. No mérito, somos pela aprovação da proposição original, de seu apensado e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, na forma da Subemenda substitutiva anexa.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2025.



Deputado TONINHO WANDSCHEER
Relator

6

Apresentação: 20/05/2025 12:25:35.723 - CCJC
PRL 1 CCJC => PL 8071/2014

PRL n.1



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253329667500>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

SUBEMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI Nº 8.071, DE 2014.

Apensado: PL nº 10.265/2018

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a priorização da inclusão de acostamentos no projeto e na execução de obras de construção de novas rodovias federais, sejam concedidas ou não à administração privada, e prevê a aplicação de penalidades em caso de descumprimento, nos termos da legislação vigente.

Art. 2º A inclusão de acostamentos deverá ser prevista nos projetos de engenharia das obras de construção de novas rodovias federais.

§ 1º A não inclusão de acostamentos nos projetos de que trata o caput deverá ser tecnicamente justificada pelo órgão responsável pela via.

§ 2º Nos trechos de rodovias que atravessam áreas urbanas, devidamente delimitadas pelo perímetro urbano fixado em Lei municipal, a inclusão de acostamentos poderá ser dispensada, mediante justificativa técnica apresentada pelo órgão rodoviário com circunscrição sobre a via, desde que haja autorização expressa do poder público municipal competente.

Art. 3º O agente público que, sem a devida justificativa técnica nos termos desta Lei, aprovar projeto, liberar recursos ou aceitar a entrega de obra rodoviária federal sem previsão de acostamentos, responderá nos termos da legislação vigente, inclusive quanto às sanções administrativas, civis e penais aplicáveis.



Art. 4º O art. 11 da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo terceiro:

“Art. 11.....

§1º.....

§2º.....

§3º Em se tratando do Subsistema Rodoviário Federal, o projeto de engenharia de que trata o caput deverá priorizar a inclusão de acostamentos nos trechos a serem construídos. A não inclusão deverá ser tecnicamente justificada, nos termos da legislação específica” (NR).

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

“Art. 37.....

.....

IV – priorizar a implantação e manutenção de acostamentos em todos os trechos de novas rodovias federais. A não implantação deverá ser tecnicamente justificada pelo órgão responsável”. (NR)

“Art. 82.....

.....

§ 5º No cumprimento do disposto nos incisos I e II do caput, o DNIT deverá prever a priorização da inclusão de acostamentos em trechos de novas rodovias federais, ressalvada a dispensa tecnicamente justificada” (NR).

Art. 6º O art. 60 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 60.....

.....

Parágrafo único. As rodovias federais a serem implantadas deverão priorizar a inclusão de acostamentos, salvo nos casos tecnicamente justificados e autorizados nos termos da legislação aplicável” (NR).

Art. 7º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.



Sala da Comissão, em 20 de abril de 2025.

Deputado TONINHO WANDSCHEER
Relator

