



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.002, DE 2021
(Dos Srs. Felipe Rigoni e Hercílio Coelho Diniz)

Altera a Lei N° 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, a fim de incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal trecho de competência estadual da rodovia BR-381.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI N° , de 2021

Altera a Lei N° 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, a fim de incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal trecho de competência estadual da rodovia BR-381.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1° Esta Lei altera a Lei N° 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, a fim de incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal trecho estadualizado da rodovia BR-381.

Art. 2° O item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei N° 5.917, de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte ligação rodoviária:

“2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

| BR | Pontos de Passagem | Unidades da Federação | Extensão (Km) | Superposição | |
|-----|---|-----------------------|---------------|--------------|----|
| | | | | BR | Km |
| 381 | Governador Valadares – Galileia – Divino das Laranjeiras – Central de | MG-ES | 302 | | |



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni e outros
Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211065839800>



| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | Minas – São João do Manteninha – Mantena – Barra de São Francisco – Nova Venécia – São Mateus | | | |
|--|--|--|--|--|

.....”

Art. 3º O traçado definitivo da rodovia a que se refere o art. 2º desta Lei será definido pelo órgão competente.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Apresento-lhes alternativa no que tange federalização de trecho estadualizado da BR-381. O trecho rodoviário em questão desempenha indissociável papel de integração estadual. Contudo, resta o objeto deste Projeto de Lei inerte em virtude seu caráter estadual, uma vez que não podem os competentes órgãos nacionais de infraestrutura redigir editais de licitação no que concerne a ampliação da capacidade de infraestrutura deste trecho rodoviário.

Dessa maneira, a fim de que se facilite, por exemplo, a duplicação da rodovia, elabora-se o presente Projeto de Lei. Quanto à infraestrutura do atual trecho, observa-se que esta se encontra em caráter precário, de modo que cidadãos instituíram páginas de acompanhamento de acidentes e demais ocorrências na rodovia. A matéria objeto desta proposta legislativa é incontroversamente revestida de interesse público e urgência.



Sobre estas qualificadoras, ensina nossa ordem jurídica que o princípio norteador da administração pública é aquele que se entende por *supremacia do interesse público*. Referida diretriz geral é amplamente recebida pelo nosso Estado de Direito e detém, como cláusula geral de ação, a viabilização e proteção de bens jurídicos resguardados pela Constituição, como segurança, saúde, ordem pública, e incolumidade individual e patrimonial.

Evidente, assim, que a não realização de obras de infraestrutura no trecho objeto deste projeto conflita com um dos princípios maiores que norteiam a atividade administrativa. Contudo, em que pese a inércia quanto à consecução das obras, esta não é imotivada. Para que se dê seguimento ao regular processo de duplicação das rodovias, seria necessário um dos dois seguintes instrumentos: convênios entre União e Federações (i) ou; federalização de trechos atualmente estadualizados (ii).

Relativo à primeira opção, em que pese represente boa intenção no que concerne cooperação entre entes, esta guarda sua consecução à conveniência e oportunidade das instituições Estaduais. Por vezes, estas não amparam os processos por carência de suporte fático-jurídico que os legitimem, em virtude, por exemplo, do caráter estadual de certos trechos objetos de propostas de concessão.

Quanto à segunda alternativa, observa-se a possibilidade de federalização por lei a partir de ótica conciliadora e estabilizadora. Em nossa cognição, dispor em lei os trechos de competência federal é adequada conduta, já que se contorna a necessidade de extensa interação institucional e confere estabilidade ao processo de concessão rodoviária.

Ainda, é o Congresso Nacional ente legítimo no que concerne a federalização de rodovias, como ensina o inciso I do art. 10 da Lei N° 12.379/11, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, o que contribui à consecução deste Projeto de Lei e consequente alavacangem do processo de concessão rodoviária.

Assim, tratando-se de matéria de ordem nacional, urgente e revestida de interesse público, clamo o apoio dos pares para ampliação da infraestrutura



deste trecho rodoviário e regular prestação de serviço público no que concerne a operação da rodovia.

Sala das sessões, de outubro de 2021.

DEPUTADO FELIPE RIGONI

AUTOR



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni e outros
Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211065839800>





Projeto de Lei **(Do Sr. Felipe Rigoni)**

Altera a Lei N° 5.917, de 10 de setembro de 1973,
que aprova o Plano Nacional de Viação, a fim de incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal trecho de competência estadual da rodovia BR-381.

Assinaram eletronicamente o documento CD211065839800, nesta ordem:

- 1 Dep. Felipe Rigoni (PSB/ES)
- 2 Dep. Hercílio Coelho Diniz (MDB/MG)



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

Lei:

Art. 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o artigo 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral. Sistema Nacional de Viação.
2. Sistema Rodoviário Nacional:
 - 2.1. conceituação;
 - 2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.
3. Sistema Ferroviário Nacional:
 - 3.1 conceituação;
 - 3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.
4. Sistema Portuário Nacional:
 - 4.1 conceituação;
 - 4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.
5. Sistema Hidroviário Nacional:
 - 5.1 conceituação;
 - 5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.
6. Sistema Aeroviário Nacional:
 - 6.1 conceituação;
 - 6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.
- 7 - Sistema Nacional dos Transportes Urbanos:
 - 7.1 - conceituação. ([*Seção acrescida pela Lei nº 6.261, de 14/11/1975*](#))

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6, citadas englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta lei.

Art. 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar.

Art. 3º O Plano Nacional de Viação será implementado no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento, instituídos pelo Ato Complementar nº 43, de 29 de janeiro de 1969, modificado pelo Ato Complementar nº 76, de 21 de outubro 1969, e Lei Complementar nº 9, de 11 de dezembro de 1970 obedecidos, especialmente os princípios e normas fundamentais seguintes, aplicáveis a todo o Sistema Nacional de Viação, e inclusive à navegação marítima, hidroviária e aérea:

a) a concepção de um sistema nacional de transportes unificado deverá ser a diretriz básica para os diversos planejamentos no Setor, visando sempre a uma coordenação racional entre os sistemas federal, estaduais e municipais, bem como entre todas as modalidades de transporte;

b) os planos diretores e os estudos de viabilidade técnico-econômica devem visar à seleção de alternativas mais eficientes, levando-se em conta possíveis combinações de duas ou mais modalidades de transporte devidamente coordenadas e o escalonamento de prioridades para a solução escolhida;

c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes; *(Alínea com redação dada pela Lei nº 6.630, de 16/4/1979)*

d) a política tarifária será orientada no sentido de que o preço de cada serviço de transporte reflita seu custo econômico em regime de eficiência. Nestas condições, deverá ser assegurado o ressarcimento, nas parcelas cabíveis, das despesas de prestação de serviços ou de transportes antieconômicos que venham a ser solicitados pelos poderes públicos;

e) em consequência ao princípio anterior, será assegurada aos usuários a liberdade de escolha da modalidade de transporte que mais adequadamente atenda às suas necessidades;

f) a execução das obras referentes ao Sistema Nacional de Viação, especialmente as previstas no Plano Nacional de Viação, deverá ser realizada em função da existência prévia de estudos econômicos, que se ajustem às peculiaridades locais, que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final;

g) a aquisição de equipamentos ou execução de instalações especializadas serão precedidas de justificativa, mediante estudos técnicos e econômico-financeiros;

h) a adoção de quaisquer medidas organizacionais, técnicas ou técnico-econômicas no Setor, deverão compatibilizar e integrar os meios usados aos objetivos modais e intermodais dos transportes, considerado o desenvolvimento científico e tecnológico mundial. Evitar-se-á, sempre que possível, o emprego de métodos, processos, dispositivos, maquinarias ou materiais superados e que redundem em menor rentabilidade ou eficiência, face àquele desenvolvimento;

i) tanto os investimentos na infra-estrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se apenas, as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas possíveis;

j) os recursos gerados no Setor Transportes serão destinados a financiar os investimentos na infra-estrutura e na operação dos serviços de transporte de interesse econômico. Os projetos e atividades destinados a atender as necessidades de Segurança Nacional e as de caráter social, inadiáveis, definidas como tais pelas autoridades competentes, serão financiados por recursos especiais consignados ao Ministério dos Transportes;

l) os investimentos em transportes destinados a incrementar o aproveitamento e desenvolvimento de novos recursos naturais serão considerados como parte integrante de projetos agrícolas, industriais e de colonização; sua execução será condicionada à análise dos benefícios e custos do projeto integrado e as respectivas características técnicas adequar-se-ão às necessidades daqueles projetos;

m) os sistemas metropolitanos e municipais dos transportes urbanos deverão ser organizados segundo planos diretores e projetos específicos, de forma a assegurar a coordenação entre seus componentes principais, a saber: o sistema viário, transportes públicos, portos e aeroportos, tráfego e elementos de conjugação visando a sua maior eficiência, assim como a compatibilização com os demais sistemas de viação e com os planos de desenvolvimento urbano, de forma a obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão, sem

prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das habitações. [\(Alínea com redação dada pela Lei nº 6.261, de 14/11/1975\)](#)

.....

.....

LEI Nº 12.379, DE 6 DE JANEIRO DE 2011

Dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV; altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; revoga as Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, 6.346, de 6 de julho de 1976, 6.504, de 13 de dezembro de 1977, 6.555, de 22 de agosto de 1978, 6.574, de 30 de setembro de 1978, 6.630, de 16 de abril de 1979, 6.648, de 16 de maio de 1979, 6.671, de 4 de julho de 1979, 6.776, de 30 de abril de 1980, 6.933, de 13 de julho de 1980, 6.976, de 14 de dezembro de 1980, 7.003, de 24 de junho de 1982, 7.436, de 20 de dezembro de 1985, 7.581, de 24 de dezembro de 1986, 9.060, de 14 de junho de 1995, 9.078, de 11 de julho de 1995, 9.830, de 2 de setembro de 1999, 9.852, de 27 de outubro de 1999, 10.030, de 20 de outubro de 2000, 10.031, de 20 de outubro de 2000, 10.540, de 1o de outubro de 2002, 10.606, de 19 de dezembro de 2002, 10.680, de 23 de maio de 2003, 10.739, de 24 de setembro de 2003, 10.789, de 28 de novembro de 2003, 10.960, de 7 de outubro de 2004, 11.003, de 16 de dezembro de 2004, 11.122, de 31 de maio de 2005, 11.475, de 29 de maio de 2007, 11.550, de 19 de novembro de 2007, 11.701, de 18 de junho de 2008, 11.729, de 24 de junho de 2008, e 11.731, de 24 de junho de 2008; revoga dispositivos das Leis nºs 6.261, de 14 de novembro de 1975, 6.406, de 21 de março de 1977, 11.297, de 9 de maio de 2006, 11.314, de 3 de julho de 2006, 11.482, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, e 11.772, de 17 de setembro de 2008; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO II DO SISTEMA FEDERAL DE VIAÇÃO

.....

Art. 10. A alteração de características ou a inclusão de novos componentes nas relações descritivas constantes dos anexos desta Lei somente poderá ser feita com base em critérios técnicos e econômicos que justifiquem as alterações e dependerão de:

I - aprovação de lei específica, no caso do transporte rodoviário e aquaviário; [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 1.065, de 30/8/2021\)](#)

II - ato administrativo da autoridade competente, designada nos termos da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, no caso do transporte aéreo.

§ 1º São dispensadas de autorização legislativa as mudanças de traçado decorrentes de ampliação de capacidade ou da construção de acessos, contornos ou variantes, em rodovias, ferrovias e vias navegáveis.

§ 2º Nos casos previstos no § 1º, as mudanças serão definidas e aprovadas pela autoridade competente, em sua esfera de atuação.

Art. 11. A implantação de componente do SNV será precedida da elaboração do respectivo projeto de engenharia e da obtenção das devidas licenças ambientais.

§ 1º (VETADO).

§ 2º (VETADO).

.....
.....
FIM DO DOCUMENTO