



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.146-B, DE 2021

(Do Sr. Christino Aureo)

Dispõe sobre a criação da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção - Estradas da Produção Brasileira, e dá outras providências; tendo parecer: da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, pela aprovação, com substitutivo (relatora: DEP. ALINE SLEUTJES); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, na forma do Substitutivo da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, com subemendas (relator: DEP. CARLOS CHIODINI).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

AGRICULTURA, PECUÁRIA, ABASTECIMENTO E
DESENVOLVIMENTO RURAL;
VIAÇÃO E TRANSPORTES; E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIÇÃO:

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

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural:

- Parecer da relatora
- 1º Substitutivo oferecido pela relatora
- Emenda apresentada ao substitutivo
- Parecer da relatora à emenda ao substitutivo
- 2º Substitutivo oferecido pela relatora
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Subemendas oferecidas pelo relator (4)
- Parecer da Comissão
- Subemendas adotadas pela Comissão (4)



CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO CHRISTINO AUREO – PP/RJ

PROJETO DE LEI Nº de 2021
(Do Sr. Christino Áureo)

Dispõe sobre a criação da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira e dá outras providências.

O Congresso Nacional DECRETA:

Art.1º Fica instituída a Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira — para assegurar a locomoção e o bem estar socioeconômico das pessoas e suas famílias, por meio de estradas vicinais que permitam a mobilidade contínua de veículos com a garantia do escoamento dos produtos de origem agrossilvopastoril.

Art. 2º Constituem objetivos estruturantes da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira:

I – apoio à produção de pequeno porte realizado por trabalhadores da agricultura familiar e demais populações residentes em áreas rurais;

II - assegurar condições adequadas de tráfego, preferencialmente à população rural, mediante a manutenção, recuperação, revitalização e desobstrução de pontos críticos existentes em estradas vicinais de produção implantadas, pavimentadas ou não;

II- garantir o escoamento da produção agrossilvopastoril das unidades produtivas locais;

III - apoio a mecanização necessária ao desenvolvimento das atividades relacionadas à produção nas atividades rurais;

IV– permitir o acesso aos polos locais de interesse turístico;

V – viabilizar a aquisição de máquinas e equipamentos necessários à construção e recuperação de estradas vicinais;

VI – oportunizar a construção e recuperação de pontes e pontilhões;

VII – assegurar meios para a aquisição de veículos garantidores da mobilidade dos trabalhadores rurais e de suas famílias para suprir a deficiência do sistema regular de transportes; e

VIII – possibilitar o financiamento de custeio para aquisição de combustíveis; pagamento de operadores e a manutenção preventiva e corretiva de máquinas e equipamentos.

Art. 3º As estradas vicinais de produção são equipamentos viários de natureza geográfica local, tendo como característica determinante a ligação entre diversas localidades ou povoações rurais que se comunicam com unidades de produção e centros de consumo, além de possibilitar o acesso a locais de interesse turístico, possuindo as seguintes características:

I – preservação do traçado original, permitindo a eficiência de trafegabilidade na área de influência das áreas produtivas;

II – largura aproximada de seis metros conferindo economia no volume de construção e recuperação com a redução significativa de obras de terraplenagem;

III – implantação ou recuperação realizada com materiais naturais e resíduos de construção na base e sub-base, obtidos na região de influência garantindo economia e preservação ambiental;

IV – manutenção da sinuosidade original do equipamento viário, com ajustes naturais para limitar, propositadamente, a velocidade de mobilidade como condição efetiva de segurança , além de evitar a passagem de veículos de grande porte evitando-se danificação na base de rolamento;

Art. 4º Para o permitir o diagnóstico dos níveis necessários de intervenção, decorrentes da política pública estruturante, as estradas vicinais de produção estão classificadas na seguinte ordem:

I - Classe A — estradas totalmente pavimentadas;

II - Classe B — estradas com pavimentação apenas de pontos críticos;

III - Classe C — estradas com regularização do leito com aplicação de materiais naturais e resíduos de construção na base e sub-base;

IV - Classe D — estradas apenas com regularização do leito, desprovida de aplicação de materiais naturais e resíduos de construção na base e sub-base;

V - Classe E — estradas sem qualquer manutenção.

Art. 5º A política das Estradas da Produção Brasileira será implantada e gerenciada pelo Ministério do Desenvolvimento Regional em articulação com os Ministérios da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; e da Infraestrutura.

Parágrafo único – a execução da política das Estradas da Produção Brasileira se dará por meio de convênios firmados entre a União e os Estados e o Distrito Federal, Municípios e consórcios intermunicipais, na conformidade com os critérios de admissibilidade definidos em Decreto regulamentador.

Art. 6º No âmbito da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção será criado o conselho consultivo das Estradas da Produção Brasileira com a participação dos seguintes órgãos e representações de classe:

I – Casa Civil da Presidência da República, que presidirá;

II - Ministério do Desenvolvimento Regional;

II - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

III - Ministério da Infraestrutura

IV – Ministério da Economia;

V – Governos Estaduais;

VI – Governos Municipais;

V – Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil - CNA

VI – Confederação Nacional dos Trabalhadores Rurais Agricultores e Agricultoras Familiares - CONTAG

Parágrafo único – a constituição, operacionalização e funcionamento do conselho consultivo dar-se-á conforme regras estabelecidas no Decreto regulamentador.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e será regulamentada no prazo de 90 (noventa) dias.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem por objetivo a instituída a Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção, ora denominada: Estradas da Produção Brasileira. Com efeito, é interessante destacar preliminarmente, que o conjunto de estradas vicinais distribuídas em todo o território nacional, deveria receber a atenção que a importância estratégica da interface existente com os mais variados vetores econômicos de desenvolvimento. Infelizmente não é isso que se verifica quando da formulação de projetos estruturantes para o desenvolvimento do País. Mais das vezes, as estradas vicinais são tratadas como equipamentos de segunda linha sem que haja um planejamento transversal com outros equipamentos de mobilidade nem com os centros consumidores em geral. Lamentavelmente o tratamento conferido às estradas vicinais nas áreas de produção rural, remete ao conformismo de ação, sem que haja políticas estruturantes condizentes com a natureza operacional e com a importância que tais equipamentos deveriam receber.

No mundo real e no contexto do desenvolvimento socioeconômico brasileiro, é notório, que as estradas vicinais de produção — implantadas no meio rural — são equipamentos públicos essenciais e de suporte à economia local, com reflexos na macroeconomia nos mais variados setores. Os ganhos de escala e resultados positivos decorrentes da existência de artérias primárias de locomoção, com manutenção regular e de qualidade, podem ser aferidos na pujança das cadeias produtivas; na agregação de valores e custos de oportunidade na produção; na geração de milhares de postos de ocupação; e principalmente na retenção de um grande universo de famílias nas suas localidades de origem com geração de postos de trabalho qualificado aos cidadãos, evitando-se a consequente ocupação desordenada de centros urbanos já saturados.

As estradas vicinais no meio rural — como é sabido ao longo dos tempos — são os meios de mobilidade e transportes, imprescindíveis no deslocamento interno das famílias residentes em comunidades rurais e por vezes constituindo-se como única via para escoamento

da produção da agricultura familiar, reconhecido segmento vital para o agronegócio brasileiro, seja de pequeno, médio ou grande porte. Quando o pressuposto da geração de renda e melhoria social — está delimitado no universo municipal e nas áreas rurais — é evidente que a estrutura local de mobilidade assume a condição essencial do desenvolvimento sustentável, com qualidade de vida para a sociedade como um todo.

Em boa parte dos municípios brasileiros e nas pequenas aglomerações urbanas no País, as estradas vicinais são as únicas artérias integradoras do sistema produtivo e social. Uma vez que tais sistemas de mobilidade estejam obstruídos ou comprometidos pela falta de manutenção, inevitavelmente haverá estrangulamento nas cadeias de distribuição e produção de alimentos e outros produtos integrantes dos segmentos produtivos de transformação. Nesse sentido, é adequado afirmar que sem a implantação de uma política pública adequada de manutenção de estradas vicinais de produção, a possibilidade de um colapso na capacidade de ir e vir da população rural, e do sistema produtivo local, é totalmente previsível. A estrada vicinal, em regra, é o primeiro equipamento viário por onde a produção primária sai da unidade produtiva em direção aos centros urbanos de consumo. Neste aspecto, entende-se por uma política pública de mobilidade rural e apoio produtivo, o incremento dos meios que possibilitem as condições satisfatórias para a conservação nas superfícies de rolamento das estradas, deixando-as em condições estruturais adequadas com a redução de acidentes; dos custos operacionais dos veículos que trafegam; na satisfação das comunidades beneficiárias; além da diminuição direta nos valores finais dos produtos transportados.

É fato, que sem a devida conservação preventiva, o estado precário das rodovias vicinais influirá diretamente no custo do transporte e na qualidade do produto transportado. Trechos de estradas comprometidos por erosões; perda de base da estrutura principal de rolamento; deterioração de pontes e guias de escoamento de águas, dentre outros, ocasionam danos aos veículos de passeio e carga. As avarias havidas nas estradas vicinais acarretam a interdição de ligação entre as comunidades com a paralização do tráfego; elevação

significativa de custos de combustíveis; perdas da safra e, por vezes, perdas de vidas ante a impossibilidade da circulação de veículos do sistema de saúde. Tais circunstâncias ocasionam a insegurança produtiva, alimentar e social de significativa parte das populações rurais nos municípios.

Todas as questões ora elencadas, dentre tantas outras, amplificam a necessidade do programa estruturante de recuperação e manutenção preventiva dessas vias, ora apresentado, configurando-se ao final como uma política pública essencial para a agregação direta de emprego e renda da parcela significativa da sociedade à exemplo do que correu com o Estado do Rio de Janeiro quando da implantação do programa “Estradas da Produção”, com êxitos perenes na melhoria sócio econômica da população beneficiária.

Segundo o Departamento nacional de Infraestrutura Terrestre-DNIT, em 2015 quase 80% da malha viária brasileira era não pavimentada. No conjunto das estradas sem pavimentação, é fato que as artérias vicinais representam a maior quantitativo desse universo. Por outro lado, e segundo o Censo do IBGE, de 2010, a população do Brasil era constituída por 190.732.694 pessoas. Destas, segundo o Instituto, cerca de 84% (160.879.708 pessoas) viviam em zonas urbanas e aproximadamente 16% (29.852.986 pessoas) em áreas rurais. Não obstante os números absolutos, a parcela menor residente nas áreas rurais, de longe, garante, em quase a totalidade, a produção de alimentos e outros bens de consumo primário para o conjunto da população brasileira. Os dados estatísticos reforçam ainda mais a importância de uma política pública estruturante que garanta a mobilidade das pessoas e dos veículos para garantir sustentabilidade à produção nacional. Para tanto, temos convicção que a União, por meio do Ministério do Desenvolvimento Regional, do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento e do Ministério da Infraestrutura, com apoio da Casa Civil da Presidência da República e Ministério da Economia, — por meio de parcerias com os Estados e o Distrito Federal, Municípios e consórcios intermunicipais — com utilização de diagnósticos técnicos apropriados e de referência — terão todas as condições de selecionar

e planejar quais as intervenções deverão ser realizadas em estradas vicinais dando sustentabilidade no desenvolvimento econômico e social do Brasil. No mesmo sentido, entendemos fundamental a disponibilização de meios para aquisição de máquinas e equipamentos apropriados para dar sentido à presente política pública, agregando-se apoio na mecanização de áreas produtivas — além de dispor de veículos adequados para suprir a falta de transporte regular para a mobilização dos trabalhadores rurais e de suas famílias.

Diante das questões estabelecidas e na certeza que a Política Nacional de Mobilidade Rural e Produção, denominada: Estradas da Produção Brasileira, trará benefícios incomensuráveis a um conjunto significativo de brasileiros, — responsáveis em grande parte pelo agronegócio nacional — é que postulamos o apoio incondicional dos nossos pares na aprovação da presente proposição.

Sala das Comissões, 30 de março de 2021.

CHRISTINO AUREO
PP/RJ



COMISSÃO DE AGRICULTURA, PECUÁRIA, ABASTECIMENTO E DESENVOLVIMENTO RURAL

PROJETO DE LEI Nº 1.146, DE 2021

Dispõe sobre a criação da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção - Estradas da Produção Brasileira, e dá outras providências.

Autor: Deputado CHRISTINO AUREO

Relatora: Deputada ALINE SLEUTJES

I - RELATÓRIO

O Deputado Christino Áureo apresentou o Projeto de Lei nº 1.146, de 2021, pelo qual propõe a criação da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção - Estradas da Produção Brasileira. O objetivo é assegurar a mobilidade das pessoas que vivem no meio rural, bem como o escoamento por estradas vicinais dos produtos de origem agrossilvopastoril.

Para o orientar o diagnóstico das intervenções necessárias, a proposição estabelece que as estradas vicinais de produção serão classificadas segundo o enquadramento em uma entre cinco condições diferentes de pavimentação.

O Projeto de Lei prevê ainda a criação do Conselho Consultivo das Estradas da Produção Brasileira, que contará com a participação de órgãos dos governos federal, estaduais e municipais, além de representantes da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) e da Confederação Nacional dos Trabalhadores Rurais Agricultores e Agricultoras Familiares (CONTAG).

A proposição tramita em regime ordinário, está sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões e foi distribuída para a manifestação inicial desta Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural e para posterior



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aline Sleutjes
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216390320200>

avaliação das Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Nesta Comissão, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

Por intermédio do Projeto de Lei nº 1.146, de 2021, o nobre Deputado Christino Áureo propõe medida de substancial importância para a população que desenvolve suas atividades no meio rural: a instituição da política nacional dedicada à mobilidade rural e ao apoio ao escoamento da produção.

A proposição tem por objetivo assegurar condições adequadas de tráfego nas estradas vicinais rurais, pavimentadas ou não, mediante manutenção, recuperação, revitalização, desobstrução e construção de pontes e pontilhões. Em última instância, busca-se garantir a mobilidade de pessoas e o escoamento da produção do campo.

Para esta relatora, a medida é da mais elevada relevância, dadas as restrições impostas pela precariedade em que se encontram grande parte das vias vicinais que servem as comunidades rurais. A esse respeito, não é demais lembrar que inúmeros estudos constatarem que parte significativa dos ganhos de eficiência duramente conquistados pelos sistemas produtivos agropecuários é perdida no trajeto até os centros de consumo.

Em algumas localidades a precariedade das estradas vicinais é tamanha que se torna mais efetivo expressar a distância até os centros urbanos ou consumidores em número de horas para percorrê-la e não pela quantidade de quilômetros que os separa.

É importante ressaltar que a consolidação do Brasil como competidor e ator de peso no mercado exportador de *commodities* agropecuárias somente se dará com a adequação e manutenção das redes de suporte à logística do agronegócio, pois este é um fator essencial ao escoamento desses produtos até os pontos de armazenagem e posteriormente às rotas de navegação.



O modal rodoviário do Brasil é extremamente importante para a economia brasileira. Estima-se que cerca de 65% do transporte de cargas passa por rodovias. De acordo com o Anuário da Confederação Nacional do Transporte (CNT) de 2020, a condução de cargas atualmente é feita por 219.956 empresas, 435 cooperativas e 724.098 autônomos registrados. A frota cadastrada total é de 2.270.861 veículos autorizados.

Segundo dados do Fórum Econômico Mundial, a qualidade da malha rodoviária brasileira possui nota 3 em uma escala de 1 (pior) a 7 (melhor), o que faz com que o país figure na posição 116 entre os 141 países analisados. A conectividade dessa malha, por sua vez, possui nota 76,1 em uma escala de zero (pior) a 100 (melhor), deixando o Brasil na posição de número 69 entre 141 países.

De acordo com o estudo Estradas Vicinais x Escoamento da Produção Agropecuária do Brasil, feito pela Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), cerca de 700 mil quilômetros de estradas vicinais do Brasil precisam de manutenção e 85 mil de ampliação para escoar a produção agropecuária, levar os insumos às fazendas e garantir à população rural mobilidade e acesso a serviços básicos, como educação, saúde e consumo. As vicinais, também chamadas de agrovilas ou estradas municipais, representam 68,1% do total da malha viária brasileira, atingindo média de 83,3% na Região Norte e de 77,1% no Centro-Oeste.

Por meio do cruzamento de dados da extensão das rodovias e das vicinais com os níveis de precipitação e produção agropecuária das microrregiões, o levantamento da CNA também identificou as áreas que têm maior vulnerabilidade de transporte. Santarém, no Pará, lidera o ranking nas microrregiões com alta produção, seguida por quatro cidades do Mato Grosso, o maior produtor de grãos do país.

Além disso, a falta de manutenção afeta também as rodovias estaduais e federais. Um mapeamento de 1,72 milhão de quilômetros de rodovias do Brasil indica que desse total, só 12,5% são pavimentadas e o pavimento de mais da metade, 59%, está em estado regular, péssimo ou ruim.

As condições ruins das rodovias brasileiras aumentam o custo operacional do transporte e, por consequência, o custo final para o consumidor, reduzindo também a competitividade dos produtos. Em média, as empresas de



transporte têm um custo operacional acrescido de 28% quando circulam em estradas com más condições.

Estudos apontam que se o pavimento fosse ótimo, geraria uma economia anual de R\$ 931,8 milhões só em óleo diesel e os veículos deixariam de emitir 2,46 milhões de toneladas de CO2 equivalente, cuja compensação exigiria o plantio de 15 milhões de árvores que levariam 20 anos para equilibrar a emissão causada pelo diesel.

Diante do exposto, sem medo de errar, pode-se afirmar que o meio rural estará tão mais próximo do meio urbano e dos canais de comercialização que viabilizam a entrega de seus produtos quanto mais conservadas estiverem suas estradas vicinais que os servem.

Na tentativa de promover alguns ajustes, apresento substitutivo à proposição, que além de reestruturá-la, confere-lhe novo nome à política que se pretende implantar.

Isso posto, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.146, de 2021, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2021.



Deputada ALINE SLEUTJES
Relatora



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aline Sleutjes
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216390320200>



COMISSÃO DE AGRICULTURA, PECUÁRIA, ABASTECIMENTO E DESENVOLVIMENTO RURAL

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.146, DE 2021

Dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Rural e de Apoio ao Escoamento da Produção Agropecuária (Estradas Vicinais), e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º Esta Lei institui a Política Nacional de Mobilidade Rural e de Apoio ao Escoamento da Produção Agropecuária (Estradas Vicinais), destinada a assegurar a adequada locomoção de pessoas e o escoamento da produção agrossilvopastoril por estradas vicinais.

Art. 2º Para os fins desta Lei, estradas vicinais são estruturas viárias que permitem o livre fluxo de pessoas, bens e serviços entre comunidades rurais, unidades de produção agrossilvopastoril, empreendimentos turísticos rurais e centros de consumo.

Art. 3º Constituem objetivos da Política Nacional de Mobilidade Rural e de Apoio ao Escoamento da Produção Agropecuária (Estradas Vicinais):

I – garantir a mobilidade de pessoas nas áreas rurais, em especial naquelas com concentração de agricultores familiares e nas de interesse turístico;

II – garantir o escoamento da produção agrossilvopastoril, em especial a oriunda da agricultura familiar;

III - assegurar condições adequadas de tráfego nas estradas vicinais rurais, pavimentadas ou não, mediante manutenção, recuperação, revitalização, desobstrução e construção de pontes e pontilhões.

Art. 4º As ações no âmbito da Política Nacional de Mobilidade Rural e de Apoio ao Escoamento da Produção Agropecuária (Estradas Vicinais) deverão, o tanto quanto possível:



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aline Sleutjes
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216390320200>



I – preservar o traçado e a sinuosidade originais do equipamento viário, com ajustes para limitar a velocidade e evitar o trânsito de veículos de grande porte;

II – limitar-se à largura de seis metros, de forma a conferir economia no processo de construção, manutenção e recuperação;

III – utilizar na base e na sub-base das pistas de rolamento materiais naturais e resíduos de construção civil encontrados nas proximidades da estrada vicinal.

Art. 5º As estradas vicinais de que trata esta Lei serão classificadas segundo a intervenção necessária, conforme adiante indicado:

I - Classe A: totalmente pavimentadas;

II - Classe B: com pavimentação apenas de pontos críticos;

III - Classe C: com regularização do leito mediante aplicação de materiais naturais e resíduos de construção na base e sub-base;

IV - Classe D: regularização do leito desprovida de aplicação de materiais naturais e resíduos de construção na base e sub-base;

V - Classe E: sem qualquer manutenção.

Art. 6º A execução da Política Nacional de Mobilidade Rural e de Apoio ao Escoamento da Produção Agropecuária (Estradas Vicinais) poderá ocorrer por meio de convênios firmados entre a União e os Estados e o Distrito Federal, Municípios e consórcios intermunicipais, segundo critérios a serem definidos em regulamento.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Rural e de Apoio ao Escoamento da Produção Agropecuária (Estradas Vicinais) contará com conselho consultivo composto por representantes:

I – da Casa Civil da Presidência da República, que o presidirá;

II – do Ministério do Desenvolvimento Regional;

II – do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

III – do Ministério da Infraestrutura

IV – do Ministério da Economia;

V – dos governos estaduais;



VI – dos governos municipais;

V – da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA);

VI – da Confederação Nacional dos Trabalhadores Rurais, Agricultores e Agricultoras Familiares (CONTAG).

Parágrafo único. A constituição, as atribuições e o funcionamento do conselho consultivo de que trata este artigo serão definidos em regulamento.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2021.



Deputada ALINE SLEUTJES
Relatora



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aline Sleutjes
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216390320200>



PROJETO DE LEI Nº 1.146, DE 2021

Dispõe sobre a criação da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção - Estradas da Produção Brasileira, e dá outras providências.

Apresentação: 03/11/2021 15:58 - CAPADR
ESB 1/2021 CAPADR => PL 1146/2021
ESB n.1/2021

EMENDA ADITIVA

Inclua-se o inciso VII ao art. 7º do substitutivo apresentado ao Projeto de Lei (PL) nº 1.146/2021:

“Art. 7º

VII – da Confederação Nacional do Transporte (CNT)”.(NR)

JUSTIFICATIVA

O Projeto de Lei (Nº) 1.146/2021 estabelece a Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção - Estradas da Produção Brasileira. A proposição é um avanço para o escoamento do que é produzido pelos agricultores e pecuaristas do país.

A importância do agronegócio na balança comercial brasileira é cada vez mais pujante. Aprimorar a logística e a infraestrutura do transporte da produção é essencial para um resultado mais eficaz e com menor custo.

Contudo, um importante ponto a ser observado é como e em qual modal transportador deve ser utilizado no escoamento. O Governo buscar avançar na implementação de novas rodovias, ferrovias e na cabotagem. Ouvir o setor que transporta será necessário para o desenho de uma política robusta que gere resultados.

É importante que a Política Nacional de Mobilidade Rural possa contar com a participação de quem transporta. São os transportadores que poderão auxiliar



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Celso Maldaner
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212464818900>

* C D 2 1 2 4 6 4 8 1 8 9 0 0 *

na construção de soluções para a redução do *Custo Brasil* e para o avanço da sustentabilidade no transporte da produção agropecuária brasileira.

Sala das Sessões, em 03 de novembro de 2021.

Deputado Federal Celso Maldaner
MDB/SC

Apresentação: 03/11/2021 15:58 - CAPADR
ESB 1/2021 CAPADR => PL 1146/2021

ESB n.1/2021



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Celso Maldaner
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212464818900>



COMISSÃO DE AGRICULTURA, PECUÁRIA, ABASTECIMENTO E DESENVOLVIMENTO RURAL

PROJETO DE LEI Nº 1.146, DE 2021

Dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira, e dá outras providências.

Autor: Deputado CHRISTINO AUREO

Relatora: Deputada ALINE SLEUTJES

Apresentação: 18/11/2021 00:18 - CAPADR
PES 1 CAPADR => PL 1146/2021

PES n.1

I - RELATÓRIO

O Deputado Christino Áureo apresentou o Projeto de Lei nº 1.146, de 2021, pelo qual propõe a criação da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção - Estradas da Produção Brasileira. O objetivo é assegurar a mobilidade das pessoas que vivem no meio rural, bem como o escoamento por estradas vicinais dos produtos de origem agrossilvopastoril.

Para o orientar o diagnóstico das intervenções necessárias, a proposição estabelece que as estradas vicinais de produção serão classificadas segundo o enquadramento em uma entre cinco condições diferentes de pavimentação.

O Projeto de Lei prevê ainda a criação do Conselho Consultivo das Estradas da Produção Brasileira, que contará com a participação de órgãos dos governos federal, estaduais e municipais, além de representantes da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) e da Confederação Nacional dos Trabalhadores Rurais Agricultores e Agricultoras Familiares (CONTAG).



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aline Sleutjes
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214237252700>



A proposição tramita em regime ordinário, está sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões e foi distribuída para a manifestação inicial desta Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural e para posterior avaliação das Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

A partir da apresentação do relatório ao PL 1.146, de 2021, no dia 21 de outubro de 2021 sob a forma de um substitutivo abriu-se o prazo regimental para apresentação de novas emendas. Ao término do prazo regimental verificou-se que foi apresentada 01(uma) nova emenda ao substitutivo, de autoria do nobre Deputado Celso Maldaner, que busca acrescentar a Confederação Nacional do Transporte na composição do Conselho Consultivo que representará a presente política.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

Por intermédio do Projeto de Lei nº 1.146, de 2021, o nobre Deputado Christino Áureo propõe medida de substancial importância para a população que desenvolve suas atividades no meio rural: a instituição da política nacional dedicada à mobilidade rural e ao apoio ao escoamento da produção.

A proposição tem por objetivo assegurar condições adequadas de tráfego nas estradas vicinais rurais, pavimentadas ou não, mediante manutenção, recuperação, revitalização, desobstrução e construção de pontes e pontilhões. Em última instância, busca-se garantir a mobilidade de pessoas e o escoamento da produção do campo.

Para esta relatora, a medida é da mais elevada relevância, dadas as restrições impostas pela precariedade em que se encontram grande parte das vias vicinais que servem as comunidades rurais. A esse respeito, não é demais lembrar que inúmeros estudos constatarem que parte significativa dos



ganhos de eficiência duramente conquistados pelos sistemas produtivos agropecuários é perdida no trajeto até os centros de consumo.

Em algumas localidades a precariedade das estradas vicinais é tamanha que se torna mais efetivo expressar a distância até os centros urbanos ou consumidores em número de horas para percorrê-la e não pela quantidade de quilômetros que os separa.

É importante ressaltar que a consolidação do Brasil como competidor e ator de peso no mercado exportador de *commodities* agropecuárias somente se dará com a adequação e manutenção das redes de suporte à logística do agronegócio, pois este é um fator essencial ao escoamento desses produtos até os pontos de armazenagem e posteriormente às rotas de navegação.

O modal rodoviário do Brasil é extremamente importante para a economia brasileira. Estima-se que cerca de 65% do transporte de cargas passa por rodovias. De acordo com o Anuário da Confederação Nacional do Transporte (CNT) de 2020, a condução de cargas atualmente é feita por 219.956 empresas, 435 cooperativas e 724.098 autônomos registrados. A frota cadastrada total é de 2.270.861 veículos autorizados.

Segundo dados do Fórum Econômico Mundial, a qualidade da malha rodoviária brasileira possui nota 3 em uma escala de 1 (pior) a 7 (melhor), o que faz com que o país figure na posição 116 entre os 141 países analisados. A conectividade dessa malha, por sua vez, possui nota 76,1 em uma escala de zero (pior) a 100 (melhor), deixando o Brasil na posição de número 69 entre 141 países.

De acordo com o estudo Estradas Vicinais x Escoamento da Produção Agropecuária do Brasil, feito pela Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), cerca de 700 mil quilômetros de estradas vicinais do Brasil precisam de manutenção e 85 mil de ampliação para escoar a produção agropecuária, levar os insumos às fazendas e garantir à população rural mobilidade e acesso a serviços básicos, como educação, saúde e consumo. As vicinais, também chamadas de agrovilas ou estradas municipais, representam



68,1% do total da malha viária brasileira, atingindo média de 83,3% na Região Norte e de 77,1% no Centro-Oeste.

Por meio do cruzamento de dados da extensão das rodovias e das vicinais com os níveis de precipitação e produção agropecuária das microrregiões, o levantamento da CNA também identificou as áreas que têm maior vulnerabilidade de transporte. Santarém, no Pará, lidera o ranking nas microrregiões com alta produção, seguida por quatro cidades do Mato Grosso, o maior produtor de grãos do país.

Além disso, a falta de manutenção afeta também as rodovias estaduais e federais. Um mapeamento de 1,72 milhão de quilômetros de rodovias do Brasil indica que desse total, só 12,5% são pavimentadas e o pavimento de mais da metade, 59%, está em estado regular, péssimo ou ruim.

As condições ruins das rodovias brasileiras aumentam o custo operacional do transporte e, por consequência, o custo final para o consumidor, reduzindo também a competitividade dos produtos. Em média, as empresas de transporte têm um custo operacional acrescido de 28% quando circulam em estradas com más condições.

Estudos apontam que se o pavimento fosse ótimo, geraria uma economia anual de R\$ 931,8 milhões só em óleo diesel e os veículos deixariam de emitir 2,46 milhões de toneladas de CO2 equivalente, cuja compensação exigiria o plantio de 15 milhões de árvores que levariam 20 anos para equilibrar a emissão causada pelo diesel.

Diante do exposto, sem medo de errar, pode-se afirmar que o meio rural estará tão mais próximo do meio urbano e dos canais de comercialização que viabilizam a entrega de seus produtos quanto mais conservadas estiverem suas estradas vicinais que os servem.

A partir da apresentação do relatório ao PL 1.146, de 2021, no dia 21 de outubro de 2021 sob a forma de um substitutivo abriu-se o prazo regimental para apresentação de novas emendas. Ao término do prazo regimental verificou-se que foi apresentada 01(uma) nova emenda ao substitutivo, de autoria do nobre Deputado Celso Maldaner. Ainda, após



diálogo com o autor da proposição, alguns ajustes foram realizados no texto do primeiro substitutivo apresentado para a sua adequação.

Diante do exposto, votamos pela aprovação ao Projeto de Lei nº 1.146, de 2021, pela aprovação da Emendas nº 1 ao substitutivo inicial, nos termos de novo substitutivo ora apresentado em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2021.



Deputada ALINE SLEUTJES

Relatora



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aline Sleutjes
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214237252700>



COMISSÃO DE AGRICULTURA, PECUÁRIA, ABASTECIMENTO E DESENVOLVIMENTO RURAL

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.146, DE 2021

Dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui a Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira, destinada a assegurar a adequada locomoção de pessoas e o escoamento da produção agrossilvopastoril por estradas vicinais.

Art. 2º Para os fins desta Lei, estradas vicinais são estruturas viárias que permitem o livre fluxo de pessoas, bens e serviços entre comunidades rurais, unidades de produção agrossilvopastoril, empreendimentos turísticos rurais e centros de consumo.

Art. 3º Constituem objetivos da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira:

I – garantir a mobilidade de pessoas nas áreas rurais, em especial naquelas com concentração de agricultores familiares e nas de interesse turístico;

II – garantir o escoamento da produção agrossilvopastoril, em especial a oriunda da agricultura familiar;

III - assegurar condições adequadas de tráfego nas estradas vicinais rurais, pavimentadas ou não, mediante manutenção, recuperação, revitalização, desobstrução e construção de pontes e pontilhões.

IV - Para efetivar a implementação da política constante no caput, ficam estabelecidos os seguintes pressupostos:



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aline Sleutjes
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214237252700>

- a) Apoio à mecanização da produção rural;
- b) Apoio à aquisição de máquinas e equipamentos;
- c) Planejamento na aquisição de veículos garantidores da mobilidade dos trabalhadores rurais e de suas famílias;
- d) Planejamento no financiamento de custeio para aquisição de combustíveis, e na manutenção de máquinas e equipamentos.

Art. 4º As ações no âmbito da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira deverão, o tanto quanto possível:

I – preservar o traçado e a sinuosidade originais do equipamento viário, com ajustes para limitar a velocidade e evitar o trânsito de veículos de grande porte;

II – limitar-se à largura de seis metros, de forma a conferir economia no processo de construção, manutenção e recuperação;

III – utilizar na base e na sub-base das pistas de rolamento materiais naturais e resíduos de construção civil encontrados nas proximidades da estrada vicinal.

Art. 5º As estradas vicinais de que trata esta Lei serão classificadas segundo a intervenção necessária, conforme adiante indicado:

I - Classe A: totalmente pavimentadas;

II - Classe B: com pavimentação apenas de pontos críticos;

III - Classe C: com regularização do leito mediante aplicação de materiais naturais e resíduos de construção na base e sub-base;

IV - Classe D: regularização do leito desprovida de aplicação de materiais naturais e resíduos de construção na base e sub-base;

V - Classe E: sem qualquer manutenção.

Art. 6º A execução da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira poderá ocorrer por meio de convênios firmados entre a União e os Estados e o Distrito Federal,



Municípios e consórcios intermunicipais, segundo critérios a serem definidos em regulamento.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira contará com conselho consultivo composto por representantes:

- I – da Casa Civil da Presidência da República, que o presidirá;
- II – do Ministério do Desenvolvimento Regional;
- III – do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
- IV – do Ministério da Infraestrutura
- V – do Ministério da Economia;
- VI – dos governos estaduais;
- VII- da Confederação Nacional do Transporte (CNT)
- VIII – dos governos municipais;
- IX – da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA);
- X – da Confederação Nacional dos Trabalhadores Rurais, Agricultores e Agricultoras Familiares (CONTAG).

Parágrafo único. A constituição, as atribuições e o funcionamento do conselho consultivo de que trata este artigo serão definidos em regulamento.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputada ALINE SLEUTJES
Relatora



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aline Sleutjes
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214237252700>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE AGRICULTURA, PECUÁRIA, ABASTECIMENTO E DESENVOLVIMENTO RURAL

PROJETO DE LEI Nº 1.146, DE 2021

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.146/2021, na forma do substitutivo, e da Emenda ao Substitutivo 1/2021, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Aline Sleutjes.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

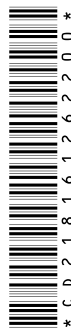
Aline Sleutjes - Presidente, Nelson Barbudo, Jose Mario Schreiner e Paulo Bengtson - Vice-Presidentes, Afonso Hamm, Alceu Moreira, Celso Maldaner, Charles Fernandes, Domingos Sávio, Evair Vieira de Melo, Expedito Netto, Frei Anastacio Ribeiro, General Girão, Heitor Schuch, Herculano Passos, Lucio Mosquini, Luiz Nishimori, Mara Rocha, Marcelo Brum, Marcon, Neri Geller, Pedro Lupion, Raimundo Costa, Severino Pessoa, Tito, Valmir Assunção, Vermelho, Vilson da Fetaemg, Zé Silva, Adriano do Baldy, Alcides Rodrigues, Benes Leocádio, Beto Pereira, Carlos Veras, Christino Aureo, Dr. Luiz Ovando, Dra. Soraya Manato, Felipe Rigoni, Jaqueline Cassol, José Nelto, Juarez Costa, Júlio Cesar, Luizão Goulart, Magda Mofatto, Mário Heringer, Nilson Pinto, Padre João, Pedro Uczai, Pedro Westphalen e Rodrigo Agostinho.

Sala da Comissão, em 1 de dezembro de 2021.

Deputada ALINE SLEUTJES
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aline Sleutjes
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218161262200>



PROJETO DE LEI N.º 1.146, DE 2021

Dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira, e dá outras providências.

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui a Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira, destinada a assegurar a adequada locomoção de pessoas e o escoamento da produção agrossilvopastoril por estradas vicinais.

Art. 2º Para os fins desta Lei, estradas vicinais são estruturas viárias que permitem o livre fluxo de pessoas, bens e serviços entre comunidades rurais, unidades de produção agrossilvopastoril, empreendimentos turísticos rurais e centros de consumo.

Art. 3º Constituem objetivos da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira:



I – garantir a mobilidade de pessoas nas áreas rurais, em especial naquelas com concentração de agricultores familiares e nas de interesse turístico;

II – garantir o escoamento da produção agrossilvopastoril, em especial a oriunda da agricultura familiar;

III - assegurar condições adequadas de tráfego nas estradas vicinais rurais, pavimentadas ou não, mediante manutenção, recuperação, revitalização, desobstrução e construção de pontes e pontilhões.

IV - Para efetivar a implementação da política constante no caput, ficam estabelecidos os seguintes pressupostos:

a) Apoio à mecanização da produção rural;

b) Apoio à aquisição de máquinas e equipamentos;

c) Planejamento na aquisição de veículos garantidores da mobilidade dos trabalhadores rurais e de suas famílias;

d) Planejamento no financiamento de custeio para aquisição de combustíveis, e na manutenção de máquinas e equipamentos.

Art. 4º As ações no âmbito da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira deverão, o tanto quanto possível:

I – preservar o traçado e a sinuosidade originais do equipamento viário, com ajustes para limitar a velocidade e evitar o trânsito de veículos de grande porte;

II – limitar-se à largura de seis metros, de forma a conferir economia no processo de construção, manutenção e recuperação;

III – utilizar na base e na sub-base das pistas de rolamento materiais naturais e resíduos de construção civil encontrados nas proximidades da estrada vicinal.



Art. 5º As estradas vicinais de que trata esta Lei serão classificadas segundo a intervenção necessária, conforme adiante indicado:

I - Classe A: totalmente pavimentadas;

II - Classe B: com pavimentação apenas de pontos críticos;

III - Classe C: com regularização do leito mediante aplicação de materiais naturais e resíduos de construção na base e sub-base;

IV - Classe D: regularização do leito desprovida de aplicação de materiais naturais e resíduos de construção na base e sub-base;

V - Classe E: sem qualquer manutenção.

Art. 6º A execução da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira poderá ocorrer por meio de convênios firmados entre a União e os Estados e o Distrito Federal, Municípios e consórcios intermunicipais, segundo critérios a serem definidos em regulamento.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira contará com conselho consultivo composto por representantes:

I – da Casa Civil da Presidência da República, que o presidirá;

II – do Ministério do Desenvolvimento Regional;

III – do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

IV – do Ministério da Infraestrutura

V – do Ministério da Economia;

VI – dos governos estaduais;

VII - da Confederação Nacional do Transporte (CNT)

VIII – dos governos municipais;

IX – da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA);



X – da Confederação Nacional dos Trabalhadores Rurais, Agricultores e Agricultoras Familiares (CONTAG).

Parágrafo único. A constituição, as atribuições e o funcionamento do conselho consultivo de que trata este artigo serão definidos em regulamento.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 01 de dezembro de 2021.

Deputada ALINE SLEUTJES
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aline Sleutjes
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215338097100>

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.146, DE 2021

Dispõe sobre a criação da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção - Estradas da Produção Brasileira, e dá outras providências.

Autor: Deputado CHRISTINO AUREO

Relator: Deputado CARLOS CHIODINI

I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão o Projeto de Lei nº 1.146, de 2021, de autoria do Deputado Christino Aureo, que “dispõe sobre a criação da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção - Estradas da Produção Brasileira, e dá outras providências”. Os objetivos dessa Política estão elencados no art. 2º e consistem, em breve síntese, no incentivo à implementação e à manutenção de infraestrutura rodoviária em áreas rurais para garantir o acesso a regiões de produção agrossilvopastoril e de interesse turístico e no apoio a atividades rurais.

Consoante o art. 3º da proposição, “estradas vicinais de produção são equipamentos viários de natureza geográfica local, tendo como característica determinante a ligação entre diversas localidades ou povoações rurais que se comunicam com unidades de produção e centros de consumo, além de possibilitar o acesso a locais de interesse turístico”. Ademais, propõe-se, no art. 4º, a instituição de 5 classes de vias, definidas de acordo com características de seus elementos construtivos.

Institui-se, ainda, conselho consultivo das Estradas da Produção Brasileira, composto por órgãos e representações de classe



relacionados nos incisos do art. 6º e presidido pela Casa Civil da Presidência da República.

Não há apensos ao projeto original.

O projeto foi distribuído às Comissões de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania, esta última apenas para análise de constitucionalidade e de juridicidade, conforme art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

A apreciação da proposição é conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II e art. 151, inciso III, ambos do RICD.

Na Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, em 1/12/2021, o PL foi aprovado na forma do Substitutivo apresentado pela Relatora, Dep. Aline Sleutjes (PSL-PR), e da Emenda ao Substitutivo nº 1/2021.

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto, nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A Política contida na proposta em análise busca a melhoria de condições de vida da população que vive em zonas rurais assim como o aumento da eficiência do transporte das mercadorias ali produzidas. Cabe lembrar que as condições das vias influenciam não somente a duração da viagem, mas também os custos de manutenção dos veículos. A redução do custo do frete, consequência indireta da proposta, portanto, trará ainda benefícios para todos brasileiros.

* C D 2 2 8 6 4 5 8 6 1 2 0 *



Como bem apontou a nobre Deputada Aline Sleutjes, Relatora da proposição na Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural (CAPADR), “em média, as empresas de transporte têm um custo operacional acrescido de 28% quando circulam em estradas com más condições”. Não resta dúvida de que se trata de proposta meritória.

É importante, entretanto, dizer que alguns termos utilizados no texto da proposição entram em conflito com conceitos jurídicos instituídos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Vejamos, primeiramente, o que o anexo dessa Lei, que trata de conceitos e definições, dispõe sobre estradas e rodovias:

ESTRADA - via rural não pavimentada.

(...)

RODOVIA - via rural pavimentada.

Nota-se que, pelo CTB, a pavimentação da via rural enseja nomenclatura distinta da via não pavimentada. No projeto em análise, foi utilizada a expressão “estradas vicinais” para vias pavimentadas ou não. Essa nomenclatura também foi mantida no Substitutivo adotado pela CAPADR.

É certo que nem mesmo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), em seus manuais, deixa clara essa distinção. Mas, a fim de compatibilizar a terminologia do Substitutivo com a do CTB e evitar, em leis federais, conceitos diversos para o mesmo termo, propomos as Subemendas nº 1 e nº 2.

Adicionalmente, a redação do inciso IV do art. 3º do substitutivo não nos parece compatível com o *caput*. Não haveria alteração no mérito, por outro lado, caso suas alíneas, com pequenos ajustes, fossem relacionadas como incisos do *caput*, o que nos levou a apresentar as Subemendas nº 3 e nº 4.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 1.146, de 2021, nos termos do substitutivo da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, com as Subemendas de nº 1 a nº 4 em anexo.



Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado CARLOS CHIODINI
Relator



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.146, DE 2021

Dispõe sobre a criação da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção - Estradas da Produção Brasileira, e dá outras providências.

SUBEMENDA Nº 1

Substitua-se a expressão “Estradas da Produção Brasileira” por “Vias da Produção Brasileira” nos seguintes dispositivos do substitutivo da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural:

I - ementa;

II - *caput* do art. 1º;

III - *caput* do art. 3º;

IV - *caput* do art. 4º;

V - *caput* do art. 6º;

VI - *caput* do art. 7º.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado CARLOS CHIODINI
Relator



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.146, DE 2021

Dispõe sobre a criação da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção - Estradas da Produção Brasileira, e dá outras providências.

SUBEMENDA Nº 2

Substitua-se a expressão “estradas vicinais” por “vias de produção” nos seguintes dispositivos do substitutivo da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural:

- I – *caput* do art. 1º;
- II - *caput* do art. 2º;
- III - inciso III do art. 3º;
- IV - *caput* do art. 5º.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado CARLOS CHIODINI
Relator



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**PROJETO DE LEI Nº 1.146, DE 2021**

Dispõe sobre a criação da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção - Estradas da Produção Brasileira, e dá outras providências.

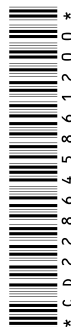
SUBEMENDA Nº 3

Dê-se ao inciso IV do art. 3º do substitutivo da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural a seguinte redação:

“Art. 3º
.....
IV - apoiar a mecanização da produção rural;”

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado CARLOS CHIODINI
Relator



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.146, DE 2021

Dispõe sobre a criação da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção - Estradas da Produção Brasileira, e dá outras providências.

SUBEMENDA Nº 4

Acrescente-se ao art. 3º do substitutivo da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural os seguintes incisos V a VII:

“Art. 3º

.....

V - apoiar a aquisição de máquinas e equipamentos;

VI - apoiar a aquisição de veículos garantidores da mobilidade dos trabalhadores rurais e de suas famílias;

VII - financiar o custeio para aquisição de combustíveis e a manutenção de máquinas e equipamentos.”

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado CARLOS CHIODINI
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.146, DE 2021

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação o Projeto de Lei nº 1.146/2021, na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, com subemendas, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Carlos Chiodini.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Hildo Rocha - Presidente, Fábio Ramalho e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Bozzella, Carlos Chiodini, Charles Evangelista, Christiane de Souza Yared, Coronel Tadeu, Danrlei de Deus Hinterholz, Felício Laterça, Felipe Rigoni, Franco Cartafina, Gonzaga Patriota, Herculano Passos, Juninho do Pneu, Márcio Labre, Maurício Dziedricki, Mauro Lopes, Paulo Eduardo Martins, Paulo Guedes, Ricardo da Karol, Rodrigo Coelho, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Vicentinho Júnior, Aelton Freitas, Alexandre Leite, Arnaldo Jardim, Aureo Ribeiro, Bosco Costa, Cezinha de Madureira, Delegado Marcelo Freitas, Eduardo Bismarck, Eli Corrêa Filho, Elias Vaz, Evair Vieira de Melo, Jaqueline Cassol, José Nelto, Kim Kataguri, Léo Moraes, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Marcos Aurélio Sampaio, Neucimar Fraga, Nicoletti, Paulo Ganime, Pompeo de Mattos, Professor Israel Batista, Rodrigo de Castro, Tereza Cristina, Vinicius Carvalho e Zé Neto.

Sala da Comissão, em 14 de dezembro de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.146, DE 2021

SUBEMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO Nº 1

Dispõe sobre a criação da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção - Estradas da Produção Brasileira, e dá outras providências.

Substitua-se a expressão “Estradas da Produção Brasileira” por “Vias da Produção Brasileira” nos seguintes dispositivos do substitutivo da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural:

I - ementa;

II - *caput* do art. 1º;

III - *caput* do art. 3º;

IV - *caput* do art. 4º;

V - *caput* do art. 6º;

VI - *caput* do art. 7º.

Sala da Comissão, em 14 de dezembro de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
Presidente

Apresentação: 14/12/2022 19:35:56.807 - CVT
SBE-A 1 CVT => PL 1146/2021

SBE-A n.1





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.146, DE 2021

SUBEMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO Nº 2

Dispõe sobre a criação da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção - Estradas da Produção Brasileira, e dá outras providências.

Substitua-se a expressão “estradas vicinais” por “vias de produção” nos seguintes dispositivos do substitutivo da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural:

- I – *caput* do art. 1º;
- II - *caput* do art. 2º;
- III - inciso III do art. 3º;
- IV - *caput* do art. 5º.

Sala da Comissão, em 14 de dezembro de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.146, DE 2021

SUBEMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO Nº 3

Dispõe sobre a criação da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção - Estradas da Produção Brasileira, e dá outras providências.

Dê-se ao inciso IV do art. 3º do substitutivo da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural a seguinte redação:

“Art. 3º

.....

IV - apoiar a mecanização da produção rural;”

Sala da Comissão, em 14 de dezembro de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
Presidente

Apresentação: 14/12/2022 19:35:54.167 - CVT
SBE-A 3 CVT => PL 1146/2021

SBE-A n.3





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.146, DE 2021

SUBEMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO Nº 4

Dispõe sobre a criação da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção - Estradas da Produção Brasileira, e dá outras providências.

Acrescente-se ao art. 3º do substitutivo da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural os seguintes incisos V a VII:

“Art. 3º

V - apoiar a aquisição de máquinas e equipamentos;

VI - apoiar a aquisição de veículos garantidores da mobilidade dos trabalhadores rurais e de suas famílias;

VII - financiar o custeio para aquisição de combustíveis e a manutenção de máquinas e equipamentos.”

Sala da Comissão, em 14 de dezembro de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
Presidente

