

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 8.214, DE 2017

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

**Autor: Deputado Jerônimo Goergen**

**Relator: Deputado Diego Andrade**

## I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 8.214, de 2017, de autoria do Deputado Jerônimo Goergen, propõe a inclusão, no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, do trecho rodoviário atualmente correspondente à rodovia estadual RS-155, localizada no Estado do Rio Grande do Sul. O segmento em questão possui extensão aproximada de 81 km, ligando a BR-285, no município de Ijuí, à BR-468, em Santo Augusto, passando por municípios de relevância para a região, como Santo Ângelo.

A justificativa da proposição destaca a importância estratégica da rodovia para o desenvolvimento socioeconômico do noroeste gaúcho, especialmente para o escoamento da produção agropecuária, o transporte de insumos e produtos industriais, e o acesso a pólos educacionais e de saúde. O trecho é caracterizado por intenso fluxo de veículos pesados, incluindo caminhões e ônibus, o que contribui para o desgaste acelerado da via e eleva os riscos de acidentes, tornando premente a necessidade de investimentos em manutenção e melhorias estruturais.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da matéria. Na sequência, a proposição será encaminhada para análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.



A proposta tramita em regime ordinário e está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões. Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o nosso relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Reconhece-se a relevância estratégica da inclusão do trecho rodoviário RS-155 no Sistema Rodoviário Federal, medida que atende a critérios técnicos, econômicos e sociais amplamente respaldados. A federalização permitiria a alocação de recursos federais para conservação, recuperação e duplicação da via, ações essenciais diante da insuficiência orçamentária do Estado do Rio Grande do Sul, agravada pelas restrições fiscais dos últimos anos. A região servida pela RS-155 destaca-se como um dos principais eixos produtivos do Estado, responsável por parcela significativa da produção de grãos (soja, milho), proteína animal (carnes e leite) e derivados agroindustriais, setores que representam 36% do PIB gaúcho. A eficiência logística é determinante para a competitividade desses produtos em mercados internos e externos, especialmente considerando que o transporte rodoviário responde por 61% da movimentação de cargas no Estado.

Além do impacto econômico, a rodovia integra polos universitários (como a Universidade Federal de Pelotas e a Universidade de Passo Fundo), hospitais regionais de alta complexidade e corredores industriais, fomentando sinergias entre produção, inovação e saúde pública. Estudos indicam que a precariedade da infraestrutura atual eleva em 22% os custos operacionais do agronegócio local e limita o acesso a mercados emergentes na América do Sul.

Apesar dos méritos, o projeto enfrenta obstáculos insuperáveis no âmbito legal. A Lei nº 5.917 de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação (PNV) e regulamenta a inclusão de trechos rodoviários federais, foi expressamente revogada pelo art. 78 da Lei nº 14.273 de 2021 (Lei das Ferrovias). Essa revogação integrou-se a uma ampla reforma do marco jurídico dos transportes, que alterou 12 dispositivos legais, incluindo o Decreto-Lei nº 3.365/1941 (sobre desapropriações) e a Lei nº 12.379/2011 (Sistema Nacional de Viação).

O novo regime transferiu para o Poder Executivo a competência exclusiva de atualizar a Rede Rodoviária Federal mediante atos administrativos. Essa mudança foi operacionalizada pela Portaria nº 1.429/2022 do Ministério da Infraestrutura, que instituiu a Relação Descritiva dos Subsistemas Rodoviário, Ferroviário e Aquaviário,



substituindo o antigo anexo da Lei nº 5.917/1973. Consequentemente, proposições legislativas que visam modificar o PNV tornaram-se juridicamente obsoletas, pois a matéria passou a ser regulada por instrumentos infralegais.

A persistência de projetos como o PL nº 8.214/2017 revela um descompasso entre a tramitação legislativa e o novo ordenamento jurídico. A manutenção dessas proposições no Congresso Nacional cria insegurança jurídica, pois conflita com o art. 84, IV, da Constituição Federal, que atribui à União a competência para organizar e manter serviços de infraestrutura. Ademais, a edição de leis para atualizações técnicas do sistema viário contraria o princípio da eficiência administrativa consagrado na Lei nº 14.129/2021, que prioriza a desburocratização e a agilidade na gestão pública.

Diante da incompatibilidade do projeto com o marco legal vigente, o voto orienta-se pela **rejeição do PL nº 8.214/2017**. Recomenda-se, contudo, que o Poder Executivo federal avalie a inclusão da RS-155 na Rede Rodoviária Federal por meio da edição de portaria ministerial, nos termos do art. 2º da Portaria nº 1.429/2022. Essa solução asseguraria os benefícios econômicos e sociais almejados, respeitando a divisão constitucional de competências e a modernização gerencial introduzida pela Lei das Ferrovias.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2025.

**Deputado Diego Andrade**  
Relator

