

PARECER Nº , DE 2018

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 167, de 2017 (nº 6.810, de 2010, na Casa de origem), do Deputado Pedro Fernandes, *que 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 menciona.*

Relator: Senador **VALDIR RAUPP**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 167, de 2017 (PL nº 6.810, de 2010, na Casa de origem), do Deputado Pedro Fernandes, que 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 menciona, entre os Municípios de Vargem Grande e Peritoró, ambos no Estado do Maranhão.

A proposição é constituída de três artigos. O primeiro altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para acrescentar o trecho rodoviário de ligação entre a BR-222, no Município de Vargem Grande, Estado do Maranhão, e a BR-316, no Município de Peritoró, também no Estado do Maranhão.

O segundo artigo determina que a designação oficial e as demais características do trecho de que trata o art. 1º do PLC serão determinados pelo órgão competente. O terceiro e último artigo traz a cláusula de vigência como imediata.

A proposição foi distribuída exclusivamente a esta Comissão. No prazo regimental não foram oferecidas emendas.



II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete a esta Comissão opinar sobre as matérias pertinentes a transportes de terra. Tendo o projeto sido a ela distribuído com exclusividade, também os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deverão ser analisados.

A Constituição Federal de 1988 estabelece no art. 21, XXI, que compete à União estabelecer princípios e diretrizes para o Sistema Nacional de Viação. Este, por sua vez, foi regulado pela Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que, por regular inteiramente a matéria, tacitamente revogou a Lei nº 5.917, de 10 setembro de 1973, que tratava do Plano Nacional de Viação, concebido segundo os ditames da antiga ordem constitucional.

O PLC nº 167, de 2017, veicula norma concreta, própria de ato administrativo do Poder Executivo e não regra geral e abstrata, como devem ser as leis. A Lei nº 12.379, de 2011, à guisa de exemplo, estabelece que somente poderiam ser federalizados trechos de rodovias estaduais existentes cujo traçado coincida com diretriz de rodovia federal integrante da Rede de Integração Nacional (RINTER), mediante anuência dos Estados a que pertençam:

Art. 19. Fica a União autorizada a incorporar à malha rodoviária sob sua jurisdição trechos de rodovias estaduais existentes, cujo traçado coincida com diretriz de rodovia federal integrante da Rinter, mediante anuência dos Estados a que pertençam.

Além disso, medidas como as pretendidas pela proposição, nos termos da Lei do Sistema Nacional de Viação, devem ser precedidas de estudos técnicos e econômicos, o que não se verifica no caso em exame:

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: [...]

Ademais, o PLC nº 167, de 2016, carece de poder cogente, imperatividade e coercibilidade, pois se reveste de natureza meramente autorizativa.

Nesse sentido, citamos o Parecer da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), sobre a Consulta nº 1, de 2013, desta CI, relativa *à constitucionalidade e juridicidade dos projetos de lei que visam a alterar as relações descritivas da infraestrutura de transportes constantes do anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação*:

[...] as relações descritivas dos componentes do Sistema Federal de Viação não contêm qualquer comando normativo. Apenas descrevem, ou seja, inventariam os componentes físicos integrantes do SFV, de propriedade da União. Não obrigam, proíbem ou autorizam a realização de qualquer ação ou obra pública. Podem ser editadas por decreto presidencial, portaria ministerial ou resolução de órgão colegiado, como medida de transparência administrativa, mas também não há qualquer obrigatoriedade nesse sentido.

A inserção dessas relações descritivas em lei, assim como o costume político de se alterá-las, como forma de pressionar a União a realizar uma determinada obra ou a se responsabilizar pela conservação de determinada infraestrutura, em nada alteram a sua natureza jurídica. Trata-se de um inventário de bens públicos, que não tem qualquer impacto no ordenamento jurídico.

Desse Parecer da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), aprovado no dia 21 de agosto de 2013, citaremos ainda as seguintes conclusões:

2 – as relações descritivas dos componentes do Sistema Federal de Viação são inventários de bens federais, devendo ser editadas por ato do Poder Executivo;

3 – a inclusão em relação descritiva do Sistema Federal de Viação de componente inexistente ou que não integre o patrimônio da União é uma impropriedade e não acarreta qualquer consequência jurídica;

4 – a transferência de bens entre os entes da Federação somente pode ser realizada por meio de convênio de cooperação ou de desapropriação e independe de autorização legislativa federal; [grifo nosso]

5 – nenhuma norma legal impede a destinação de recursos federais para a construção ou conservação de infraestrutura de transporte dos estados, do Distrito Federal ou dos municípios;

6 – a inclusão de novos componentes no Sistema Federal de Viação deve ser precedida de estudos técnicos e econômicos que a justifiquem;

7 – **são inconstitucionais as proposições legislativas que visam à alteração ou à inclusão de componentes em relações descritivas do Sistema Federal de Viação**; [negritamos]



Destacamos, por derradeiro, que fundamentado no douto entendimento da CCJ, esta Comissão já **rejeitou** diversas proposições análogas ao PLC nº 167, de 2016.

Finalmente, quanto a técnica legislativa, a proposição viola a Lei Complementar nº 95, de 1998, que dispõe sobre a elaboração das leis, ao alterar dispositivos de uma lei revogada por norma posterior.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela **REJEIÇÃO**, por inconstitucionalidade, do PLC nº 167, de 2017.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/18022.37342-66