	Estado de Mato Grosso Assembleia Legislativa	
Despacho	NP: 7jou39l6 **SECRETARIA DE SERVIÇOS LEGISLATIVOS** 29/05/2019 Projeto de lei nº 571/2019 Protocolo nº 4030/2019 Processo nº 1062/2019	
Autor: Dep. Xuxu Dal Molin		

Altera e acrescenta dispositivos da Lei nº. 8.620, de 28 de dezembro de 2006, que institui a cobrança de pedágio nas rodovias estaduais e dá outras providências.

A **ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO,** tendo em vista o que dispõe o art. 42 da Constituição Estadual, aprova e o Governador do Estado sanciona a seguinte lei:

Art. 1º Ficam acrescidos os § 4º e § 5º ao artigo 5ºda Lei nº 8.620, de 28 de dezembro de 2006, que institui a cobrança de pedágio nas rodovias estaduais e dá outras providências:

Art. 5º (...)

(...)

"§ 4º Fica atribuída às rodovias não pavimentadas, o correspondente a 50,0% (cinquoenta porcento) do valor da UTP, criada nos termos do caput deste artigo.

§ 5º Se o termo de parceria contemplar rodovia com trecho pavimentado e trecho não pavimentada, o valor do pedágio será correspondente à soma dos dois, calculados conforme § 1º e § 4º.**"**

Art. 2º Fica modificado o art. 6º e acrescido a este artigo o parágrafo único, passando a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 6º Transcorrido 1 (um) ano da assinatura do termo de parceria, o parceiro poderá solicitar o reajuste de valor do pedágio, com base na variação do Índice Geral de Preços de Mercado, calculado pela Fundação Getúlio Vargas – IGPM/FGV, solicitação esta que será analisada pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística – SINFRA, que decidirá sobre a correta aplicação dos índices e deliberará no prazo máximo de 30 (trinta) dias."

Parágrafo único Quando desse reajuste, se o termo de parceria contemplar também a execução de obras de pavimentação, será revisto o valor do pedágio, levando em conta a nova extensão do trecho pavimentado."

Art. 3º Fica acrescido ao art. 7º o inciso XII e acrescido a este artigo o parágrafo único coma seguinte redação:

"Art. 7º (...)

(...)

XII – Categoria 12: Veículo tipo motocicleta ou similar.

Parágrafo único. O valor de pedágio dos eixos do reboque mencionados nas Categorias 10 e 11, será cobrado o correspondente a 50,0% do valor do pedágio por eixo, valor também aplicado as motocicletas ou similares, veículos mencionados na Categoria 12.**"**

Art. 4º Fica acrescida a alínea "j" ao art. 8º e a esta alínea acrescidos os parágrafos § 2º e § 3º:

"Art. 8º (...)

(...)

j) os eixos que mantiverem suspensos dos veículos de transportes de cargas que circularem vazios, nos termos da Lei nº. 13.711, de 24 de agosto de 2018, que altera a Lei nº. 13.103, de 02 de março de 2015.

§ 1º A isenção de que trata a alínea "i" do art. 8º desta lei, é restrita a rodovia estadual em que o membro de associação tenha participado de sua implantação, pavimentação e construção da praça de pedágio tipo barreira, sendo concedido em caráter transitório até o limite de contribuição de cada membro, devendo ser reconhecida pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística, mediante prévia verificação de que o requerente preenche os requisitos previstos nesta lei, na forma do art. 179, da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional).

§ 2º A isenção tratada na alínea "j" estará sujeita a fiscalização das condições que motivaram a isenção, por parte das autoridades com circunscrição sobre a via ou pelo agente designado na forma prevista no § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

§ 3º Constatada irregularidade decorrente da fiscalização mencionada no parágrafo anterior, sujeitará o infrator à penalidade prevista no art. 209 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), por circulação do veículo de transporte de cargas com eixos indevidamente suspensos, nos termos do § 5º, do art.17 da Lei nº. 13.103, de 02 de março de 2015, modificada.**"**

Art. 5º Fica alterada a redação do § 5º do art. 10 e acrescidos a este artigo os § 6º e § 7º, ou seja:

"§ 5º Sem prejuízo da manutenção do trecho pavimentado, o valor arrecadado com pedágio, cobrado nos termos do § 5º, do art. 5º desta Lei, poderá ser aplicado nas obras de pavimentação, se estiver constando da Plano de Trabalho.

§ 6º Sempre que a rodovia pedagiada for objeto de delegação a parceiro privado, inclusive Organização da Sociedade Civil, a operadora deverá prestar contas diretamente à SINFRA, sendo que o total da receita proveniente do pedágio, será contabilizado pelo Estado como receita decorrente de "Direito de Utilização de Bens Públicos da Administração Direta", no mês de competência de sua realização, de forma escritural e, em contrapartida, escriturado como despesas decorrentes de "Transferência a Instituições Privadas sem Fins Lucrativos", dando equilíbrio à execução.

§ 7º Na prestação de contas a operadora destacará, também o número de veículos/eixos registrados no mês/referência, destacando o total de veículos/eixos pedagiado e total isento, nos termos do art. 8º desta lei.**"**

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Apoiado na prerrogativa estabelecida no art. 39 da Constituição Estadual, tenho a honra de dirigir-me a Vossas Excelências para submeter à apreciação dessa Augusta Assembléia Legislativa o anexo Projeto de Lei que ***"altera dispositivos da Lei nº. 8.620, de 28 de dezembro de 2006, que institui a cobrança de pedágio nas rodovias estaduais e dá outras providências".***

A Lei nº. 10.861, de 26 de março de 2019, instituiu o Programa de Parcerias entre a Administração Pública e Organizações da Sociedade Civil para investimentos nos sistemas rodoviário, aeroportuário e aquaviário de competência do Estado de Mato Grosso.

Buscava-se, aí, fortalecer as relações entre o poder público estadual e as organizações da sociedade civil, de forma organizada e estruturada, possibilitando a solução de problemas específicos, de forma criativa e inovadora.

Com relação ao sistema rodoviário especificamente, além da execução de obra, previu a exploração da rodovia, mediante a cobrança de pedágio, visando a sua manutenção.

Nesse particular, apoiou-se totalmente na Lei nº. 8.620, de 28 de dezembro de 2006 e suas alterações.

Então, a referida lei, em nosso entendimento, passou a necessitar de ajustes para que possa cumprir adequadamente a sua função.

Desta forma, estamos apresentando as alterações entendidas como necessárias, as quais submeto a avaliação do plenário para análise e aprovação.

Esclarecendo cada uma das alterações, temos:

1 – acréscimo dos § 4º e § 5º ao art. 5º

Esses dispositivos acrescidos permitem também, colocar em condições de serem pedagiadas, as rodovias em obras de pavimentação (revestimento primário), auxiliando na obtenção de recursos, isso sem prejuízo da manutenção do trecho pavimentado.

Essa sistemática possibilita que os usuários das rodovias auxiliem na pavimentação do segmento complementar.

2 – alteração do art. 6º

Esse artigo diz respeito à reajuste de valor do pedágio.

A Lei nº. 8.264/2004, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão de serviços e obras públicas no âmbito do setor rodoviário matogrossense, estabelece, no inciso VII do art. 18, que o edital deverá prever os critérios de reajustes e revisão da tarifa de pedágio.

Na lei nº. 8.666/1993, Lei de Licitações e Contratos, no inciso XI do art. 40, faz idêntica exigência.

A Lei nº. 8.987/1995, lei federal que dispõe sobre concessão, estabelece em seu art. 9º, que a tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nessa Lei, no edital e no contrato.

Aqui não poderia ser diferente e, assim, propõe que transcorrido um ano da assinatura do termo, aplica-se o reajustamento que, em sua essência é utilizado para reparar a desvalorização da própria moeda, ou seja, a inflação.

O parágrafo único prevê, que além do reajuste, se faça a revisão do valor do pedágio, considerando a nova extensão de rodovia pavimentada.

3 – alteração do art. 7º, com a inclusão do inciso XII e parágrafo único

O inciso XII acrescido, permite a cobrança de pedágio de veículos tipo motocicleta ou similares, comum a todas as praças de pedágio.

Esses veículos hoje, mesmo não pagando pedágio, se beneficiam dos serviços de assistências aos usuários.

O parágrafo único estabelece o valor do pedágio. Para motocicleta está prevendo a incidência correspondente a 50,0% do valor do pedágio e, para reboque o mesmo valor por eixo.

4 – acréscimo da alínea "j" e §§ do art. 8º

Esse artigo diz respeito as isenções.

A alínea "j" inclui a isenção dos eixos suspensos dos veículos de transportes de cargas que circularem vazios, isso nos termos da Lei nº. 13.711, de 24 de agosto de 2018, que alterou a Lei nº. 13.103, de 02 de março de 2015.

A inclusão dos §§ 1º e 2º, apenas disciplina a fiscalização. Para isso houve a necessidade de transformar a denominação de "parágrafo único" para § 1º.

5 – alteração do § 5º e acréscimo do § 6º e § 7º do art. 10º

A alteração e acréscimo desses dispositivos estabelecem as linhas gerais para prestação de contas, orientando a escrituração contábil da receita e despesa proveniente da arrecadação do pedágio pela Organização da Sociedade Civil, na movimentação do Estado, a fim de distinguir da concessão comum, evitando problemas com o controle externo.

Permite também, conhecer o volume de veículos/eixos pedagiados e os isentos, permitindo registros, para uma eventual utilização estatística.

Complementarmente, vale esclarecer, que no Estado de Mato Grosso as concessões comuns, ou aquelas autossustentáveis, se orientam pelas disposições da Lei nº. 8.264/2004. Isto quer dizer que a receita proveniente da cobrança de pedágio é suficiente para ofertar um serviço adequado, nos termos da legislação.

A Lei nº. 8.264/2004 é a lei específica do Estado de Mato Grosso para concessão no setor rodoviário, e foi construída a semelhança da Lei Federal nº. 8.986/1995 e, por recomendação dessa (parágrafo único, do art. 1º).

Caso a receita não seja suficiente e, o Estado dispuser de recursos para auxiliar, constitui-se uma PPP patrocinada, nos termos da Lei nº. 11.079/2004.

A situação de semelhança nos dois casos, é que são realizadas mediante licitação, na modalidade concorrência e são formalizadas através de contrato administrativo de concessão, ou seja, contrato de concessão comum ou contrato de concessão patrocinada (PPP).

Segundo o parágrafo único, do art. 2º, da Lei nº. 8.666/1993, considera-se **contrato** qualquer ajuste firmado entre a Administração Pública e particulares com a estipulação de obrigações recíprocas, seja qual for a denominação utilizada.

Existe, porém, o caso em que a concessão não é autossustentável e o Estado não possui recursos financeiros para constituir uma PPP.

A solução está, então, no art. 17 da Lei Estadual nº. 10.861, de 25 de março de 2.019, onde, ficando comprovada a inviabilidade dos dois casos citados acima, fica autorizada a transferência às organizações da sociedade civil para a operação, manutenção, conservação, realização de obras e/ou investimentos, mediante cobrança de tarifa de pedágio, nos termos da própria lei, sua regulamentação e da Lei nº 8.620, de 28 de dezembro de 2006.

O Estado de Mato Grosso passa a ter, então, 3 (três) modelos para estabelecer a cobrança de pedágios em suas rodovias:

1º - contrato de concessão comum, nos termos da Lei nº. 8.264/2004;

2º - contrato de concessão patrocinada (PPP), nos termos da Lei nº. 11.079/2004;

3º - termo de parceria, firmado com entidade sem fins lucrativos, nos termos do art. 17, da Lei nº. 10.861/2019 c/c a Lei nº. 8.620/2006.

As parcerias a serem celebradas com entidade sem fins lucrativos, quanto a cobrança de tarifa, se faz necessário o seu registro, mesmo que escritural, na contabilidade do Estado, fazendo, assim, distinção entre o **termo de parceria** e o **contrato de concessão comum**, que poderia ser identificada como ilegalidade, pois, foi firmado sem um procedimento licitatório, na modalidade “concorrência”, nos termos da Lei nº. 8.264/2004.

Essas são portanto, as razões que me conduziram a submeter o presente projeto de lei à apreciação desse Parlamento, contando, como de costume, com a colaboração de Vossas Excelências para sua aprovação.

Plenário das Deliberações “Deputado Renê Barbour” em 28 de Maio de 2019

Xuxu Dal Molin
Deputado Estadual