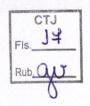


ESTADO DE MATO GROSSO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora Núcleo CCJR Comissão de Constituição, Justiça e Redação



Parecer n.º 159/2020/CCJR

Referente ao Projeto de Lei n.º 453/2019 que "Altera e acrescenta dispositivos à Lei nº 8.620, de 28 de dezembro de 2006, que institui a cobrança de pedágio nas rodovias estaduais e dá outras providências."

Autor: Deputado Faissal

Relator (a): Deputado (a)

Dilman Dal Borgo

I - Relatório

A presente iniciativa foi recebida e registrada pela Secretaria de Serviços Legislativos no dia 24/04/2019 sendo colocada em segunda pauta no dia 30/10/2019, tendo seu devido cumprimento no dia 04/09/2019, após foi encaminhada para esta Comissão no dia 08/11/2019, tudo conforme as folhas n.º 02 e 17/verso.

Submete-se a esta Comissão o Projeto de Lei n.º 453/2019, de autoria do Deputado Faissal, conforme ementa acima. No âmbito desta Comissão, esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

De acordo com o projeto em referência, a finalidade é alterar e acrescentar dispositivos à Lei nº 8.620, de 28 de dezembro de 2006, que institui a cobrança de pedágio nas rodovias estaduais e dá outras providências.

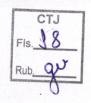
O Autor em justificativa assim expõe:

"A crise econômica mundial que atinge a todos os países, em maior ou menor extensão, nos impõe e determina a obrigação de não ficarmos indiferentes ao que acontece, esperando que governos e governantes iluminados dêem solução aos problemas que estão devorando organizações, empregos, e a dignidade de cidadãos. Não podemos permitir que os grupos dominantes políticos e econômicos que, na defesa dos seus interesses mesquinhos e corruptos, nos levaram ao CAOS, criado pelo modelo econômico selvagem, desumano e materialista continuem a nos impor soluções que não interessam ao bem comum, somente a esses grupos de interesse e seus parceiros. Teremos de agir já, e sem cerimônia com os detentores do poder, pois os problemas que estão ai, e as soluções deles, nos dizem respeito, se não os enfrentarmos de frente, mais tarde ou mais cedo, os efeitos da crise mundial se fará sentir pesadamente aqui. E isto não queremos. Então o problema que se nos apresenta em uma conjuntura assim delicada, é discutirmos problemas,





Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora Núcleo CCJR Comissão de Constituição, Justiça e Redação



prioridades, soluções, a aplicação e a distribuição dos recursos, para que sejam bem aplicados – pois ao final somos os que pagam pelo desperdício dos recursos públicos. Mais que nunca, o protagonismo cidadão e o controle social são indispensáveis. Assegurar o desenvolvimento econômico sustentável e continuado do Estado do de Mato Grosso, em uma realidade mundial extremamente desfavorável é, atualmente, o desafio coletivo dos mato-grossenses. O sucesso nessa empreitada dependerá muito da capacidade de resposta - da Sociedade e dos Governos - em produzir soluções eficazes e oportunas, que permitam preservar e ampliar a capacidade de competição da economia do Estado, nos mercados mundiais. Parece haver amplo reconhecimento da necessidade de qualificar bem mais nossas redes logísticas, e de reduzir os nossos custos de transporte, onerados em demasia por diversas razões. Algumas destas tratáveis em curto prazo, outras não, são dependentes de medidas estruturais de médio e longo prazo. É necessário antes de tudo, que, dependemos de uma importante e urgente pelas características da nossa rede rodoviária, pela despropositada extensão da rede de rodovias com pedágio, e o valor injustificado das tarifas praticadas. Isto precisa mudar, e nos sabemos como fazê-lo. Para começo de conversa, recomenda-se fazermos juntos, de forma transparente, e sem desperdício. A rede rodoviária do Estado, tem problemas localizados de capacidade, de qualidade de pavimentos, de falta ou má qualidade de acostamentos, de sinalização inadequada, e de reduzidas características técnicas em vias estratégicas, impondo múltiplas e drásticas restrições de velocidade, determinando problemas de ultrapassagens perigosas e acidentes evitáveis. Falta controle de acesso, faltam soluções para o desenvolvimento descontrolado das margens das rodovias, levando a obstrução lateral das grandes artérias produzindo efeitos estruturais e nefastos sobre a rede. A falta de segurança é ingenuamente atribuída aos motoristas e a falta de policiamento. De fato falta gestão rodoviária com visão adequada dos problemas estruturais da rede. É necessário urgente atacar esse problema estrutural através de correta classificação funcional e do tratamento sistêmico de três variáveis - velocidade, controle de acesso e características das rodovias.

(...)."

Cumprida a pauta, o projeto foi encaminhado a Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte - CIUT, a qual exarou parecer de mérito favorável à aprovação, tendo sido aprovado em 1.ª votação pelo Plenário desta Casa de Leis no dia 29/10/2019.

Após, os autos foram encaminhados a esta Comissão de Constituição, Justiça e Redação para análise e parecer quanto ao aspecto constitucional, legal e jurídico.

É o relatório.

II - Análise





ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

Núcleo CCJR

Comissão de Constituição, Justiça e Redação

Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora



Cabe à Comissão de Constituição, Justiça e Redação – CCJR, de acordo com o artigo 36 da Constituição do Estado de Mato Grosso, e artigo 369, inciso I, alínea "a", do Regimento Interno desta Casa de Leis, opinar quanto ao aspecto constitucional, legal e jurídico sobre todas as proposições oferecidas à deliberação da Casa.

O presente projeto de lei objetiva alterar e acrescentar dispositivos à Lei nº 8.620, de 28 de dezembro de 2006, que institui a cobrança de pedágio nas rodovias estaduais e dá outras providências, conforme se observa dos quadros abaixo:

Lei n.º 8.620/2006	PL n.º 453/2019
Seção II Do Fato Gerador	Art. 1º O artigo 3º da Lei nº nº 8.620, de 28 de dezembro de 2006, passa a vigorar com a seguinte redação:
Art. 3º O fato gerador do pedágio é a utilização da via estadual conservada e colocada à disposição pelo Poder Público, na forma do Art. 1º da presente lei.	"Art. 3º A exploração de infraestrutura rodoviária mediante a cobrança de pedágio terá início tão somente após o completo atendimento dos prérequisitos estipulados nesta lei e da adequação da infraestrutura rodoviária as determinações e especificações do programa de metas.
	§1º O início da cobrança de pedágio depende da realização de obras e serviços preliminares, previstos no programa de exploração rodoviária, com o intuito de adequar a infraestrutura rodoviária as exigências.
	§2º São pressupostos para a cobrança de pedágio a prestação de serviços adequados, capazes de satisfazer as condições de regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, fluidez do tráfego, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade dos preços.
	Para os fins previstos neste artigo, considera-se: I – regularidade: a prestação dos serviços nas condições estabelecidas no programa de exploração e nas normas técnicas aplicáveis e em contrato; II – continuidade: a manutenção, em caráter permanente, da oferta dos serviços; III – eficiência: a execução dos serviços de acordo com normas técnicas aplicáveis e em padrões satisfatórios, que busquem, em caráter permanente, a excelência, e que assegurem, qualitativa e quantitativamente, o cumprimento dos objetivos e





CTJ Fis. 20 Rub. Cy

Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora Núcleo CCJR Comissão de Constituição, Justiça e Redação

das metas de exploração.

IV – conforto: a manutenção das pistas de rolamento, dos acostamentos, dos sistemas de sinalização, de informações, de comunicações e de cobrança de pedágio em níveis que assegurem a comodidade dos usuários;

V – segurança: a operação, nos níveis exigidos no programa de exploração, dos sistemas referidos na alínea anterior, de modo que sejam mantidos, em padrões satisfatórios, os riscos de acidentes, compreendendo, também, os serviços gratuitos de atendimento médico de primeiros socorros e os serviços gratuitos de atendimento mecânico emergencial.

VI – fluidez do tráfego: as boas condições de fluidez de transito, alcançada pelo correto gerenciamento dos sistemas referidos no inciso IV acima, propiciando que os usuários alcancem seus destinos de acordo com as suas programações de tempo, sem congestionamentos, inclusive nas praças de pedágio e nos postos de pesagem;

VII – atualidade: modernidade das técnicas, dos equipamentos e das instalações e a sua conservação e manutenção, bem como a melhoria e a expansão do serviço, na medida das necessidades dos usuários;

VIII – generalidade: universalidade de prestação dos serviços, que devem ser iguais para todos os usuários, sem discriminação;

 IX – cortesia na prestação dos serviços: tratamento adequado aos usuários da infraestrutura rodoviária;

X – modicidade da tarifa: a justa correlação entre os benefícios para os usuários e a retribuição destes, expressa no valor inicial da tarifa e nos valores decorrentes de revisões e reajustes tarifários. Obrigação do Estado de assegurar aos usuários a tarifa módica.

§3º tarifa módica: aquela que assegura relação igual ou maior que a unidade entre os benefícios diretos resultantes da contraprestação para o usuário e o preço desta. O valor da tarifa exigida não é superior à capacidade de pagar dos usuários de menor renda. Tarifa que remunera custos de produção e gestão em regime de eficiência, tributos efetivamente pagos, preços de obras e serviços, taxas de juros e de remuneração de capital normais comparados à realidade do mercado.





Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora Núcleo CCJR Comissão de Constituição, Justiça e Redação



§4º Os trabalhos iniciais previstos nos contratos de concessão, que terão por objetivo promover a recuperação da malha rodoviária, deverão ser concluídos no prazo de 12 (doze) meses contados da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA, cuja tarifa de pedágio somente poderá ser cobrada dos usuários após a conclusão dos referidos trabalhos, e respectiva aprovação pelos órgãos reguladores.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Analisando a proposição, verifica-se que a alteração e inclusão de dispositivos possui a finalidade precípua de dispor que a cobrança do pedágio terá início tão somente após o completo atendimento dos pré-requisitos estipulados nesta Lei, dependendo de realização de obras e serviços preliminares, previstos no programa de exploração rodoviária.

Além disso, elenca no § 2º os pressupostos a ser seguido quais sejam: a prestação de serviços adequados, capazes de satisfazer as condições de regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, fluidez do tráfego, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade dos preços, essas são as principais finalidades do projeto de lei.

As concessões de serviço público na Constituição Federal de 1988 tem previsão no artigo 175, que em seu parágrafo único, inciso I, dispõe que Lei específica irá tratar do regime das empresas concessionárias e permissionárias, o direito dos usuários, a política tarifária, a obrigação de manter o serviço adequado e, atendendo o mandamento constitucional foi promulgada a Lei n.º 8.987 de 13 de fevereiro de 1995 que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos

Convém salientar que os pressupostos constantes do projeto já constam da Lei n.º 8.987 de 13 de fevereiro de 1995 que em seu art. 6º, § 1º que assim dispõe:

Art. 6° Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

- § 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.
- § 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.





Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora Núcleo CCJR Comissão de Constituição, Justiça e Redação



Com relação a instituição das tarifas, constante da previsão no § 4º do art. 3º do projeto, onde dispõe que a tarifa de pedágio somente pode ser cobrada dos usuários após a conclusão dos trabalhos de adequação da infraestrutura rodoviária as determinações e especificações do programa de metas, acaba por contrariar o princípio da Separação de Poderes, que possui em seu núcleo o princípio da reserva da administração, visto que os contratos de concessão de rodovias são vinculados ao Poder Executivo, constituindo assim matéria que possui reserva da administração.

De acordo com Hely Lopes Meirelles, o contrato de concessão de obra pública, onde se insere o objetivo do projeto de lei, é "o ajuste administrativo que tem por objeto a delegação a um particular da execução e exploração da obra pública ou de interesse público, para uso da coletividade mediante da remuneração do concessionário, por tarifa." Não restando assim, duvida de que o projeto de lei interfere diretamente na gestão dos contratos administrativos de concessão de obra pública.

O Supremo Tribunal Federal sobre a matéria assim dispõe:

Ofende a denominada reserva de administração, decorrência do conteúdo nuclear do princípio da separação de poderes (CF, art. 2°), a proibição de cobrança de tarifa de assinatura básica no que concerne aos serviços de água e gás, em grande medida submetidos também à incidência de leis federais (CF, art. 22, IV), mormente quando constante de ato normativo emanado do Poder Legislativo fruto de iniciativa parlamentar, porquanto supressora da margem de apreciação do chefe do Poder Executivo distrital na condução da administração pública, no que se inclui a formulação da política pública remuneratória do serviço público. [ADI 3.343, rel. p/ o ac. min. Luiz Fux, j. 1°-9-2011, P, DJE de 22-11-2011.]

Lei 4.166/2005 do Município de Cascavel/PR. (...) Não obstante o nobre escopo da referida norma de estender aos idosos entre 60 e 65 anos, independentemente do horário, a gratuidade nos transportes coletivos urbanos esteja prevista no art. 230, § 2°, da CF, o diploma em referência, originado de projeto de iniciativa do poder legislativo, acaba por incidir em matéria sujeita à reserva de administração, por ser atinente aos contratos administrativos celebrados com as concessionárias de serviço de transporte coletivo urbano municipal (art. 30, V, da CF). [ARE 929.591 AgR, rel. min. Dias Toffoli, j. 6-10-2017, 2ª T, DJE de 27-10-2017.]

Ressalte-se também que o art. 18 da Lei 8.897/1995 dispõe que o Edital de Licitação irá definir o objeto, as metas a serem alcançadas e o prazo de concessão, concedendo ao gestor a responsabilidade de sua elaboração, sem contudo, deixar de atender os princípios e as regras atinentes a legislação pertinente. *In Verbis:*

Art. 18. O edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterá, especialmente:





ESTADO DE MATO GROSSO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora Núcleo CCJR Comissão de Constituição, Justiça e Redação



I - o objeto, metas e prazo da concessão:

II - a descrição das condições necessárias à prestação adequada do serviço;

III - os prazos para recebimento das propostas, julgamento da licitação e assinatura do contrato;

IV - prazo, local e horário em que serão fornecidos, aos interessados, os dados, estudos e projetos necessários à elaboração dos orçamentos e apresentação das propostas;

V - os critérios e a relação dos documentos exigidos para a aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica e fiscal;

VI - as possíveis fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, bem como as provenientes de projetos associados;

VII - os direitos e obrigações do poder concedente e da concessionária em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

VIII - os critérios de reajuste e revisão da tarifa;

IX - os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros a serem utilizados no julgamento técnico e econômico-financeiro da proposta;

X - a indicação dos bens reversíveis;

XI - as características dos bens reversíveis e as condições em que estes serão postos à disposição, nos casos em que houver sido extinta a concessão anterior;

XII - a expressa indicação do responsável pelo ônus das desapropriações necessárias à execução do serviço ou da obra pública, ou para a instituição de servidão administrativa;

XIII - as condições de liderança da empresa responsável, na hipótese em que for permitida a participação de empresas em consórcio;

XIV - nos casos de concessão, a minuta do respectivo contrato, que conterá as cláusulas essenciais referidas no art. 23 desta Lei, quando aplicáveis;

XV - nos casos de concessão de serviços públicos precedida da execução de obra pública, os dados relativos à obra, dentre os quais os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização, bem assim as garantias exigidas para essa parte específica do contrato, adequadas a cada caso e limitadas ao valor da obra; (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

XVI - nos casos de permissão, os termos do contrato de adesão a ser firmado.





ESTADO DE MATO GROSSO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora Núcleo CCJR Fis. 24

Comissão de Constituição, Justiça e Redação

Logo, considerando que a alteração afeta principalmente os contratos de concessão de rodovias, matéria de competência do Poder Executivo, já disciplinadas pelas Leis n.ºs 8.897/1995 e a Lei 8.666 de 21 de junho de 1993 – a Lei de Licitações - e que o projeto ora em questão, apesar de sua relevância, sofre do vício de inconstitucionalidade por violar o artigo 2º da Constituição Federal, os artigos 9º, 39, parágrafo único, inciso II, alínea "d" da Constituição do Estado de Mato Grosso é que opinamos pela sua rejeição.

Desta forma, em que pese à relevância da matéria, a mesma fere normas constitucionais e legais, encontrando óbices à sua aprovação.

É o parecer.

III - Voto do (a) Relator (a)

Pelas razões expostas, voto **contrário** à aprovação do Projeto de Lei n.º 453/2019, de autoria do Deputado Faissal.

Sala das Comissões, em 18 de 03

de 2020.

IV - Ficha de Votação

Projeto de Lei n.º 453/2019 – Parecer n.º 159/2020		
Reunião da Comissão em 18 / 03 / 2020		
Presidente: Deputado (a) Deman Jal Borco		
Relator (a): Deputado (a) Dilmon Dal Bosco		
Voto Relator (a)		
Pelas razões expostas, voto contrário à aprovação do Projeto de Lei n.º 453/2019, de autoria do		
Deputado Faissal.		
Posição na Comissão	Identificação do (a) Deputado (a)	
Relator (a)	1 miles	
	and in	
Membros		
	1 April	