



PARECER AOS PROJETOS DE LEI Nº 0304.3/2018 e 0008.9/2019

Isenta os veículos automotores de duas rodas do pagamento da tarifa de pedágio nas rodovias estaduais de Santa Catarina.

Autores: Deputado Milton Hobus e Ivan Naatz

Relator: Deputado Luiz Fernando Vampiro

I – RELATÓRIO

Trata-se de projeto de lei que isenta os veículos automotores de duas rodas do pagamento da tarifa de pedágio nas rodovias estaduais de Santa Catarina.

O projeto foi lido na sessão do dia 05 de dezembro de 2018 e foi distribuído no dia 18 de dezembro nesta Comissão para o Deputado Jean Kuhlmann e posteriormente em dezembro de 2018 foi arquivado pelo fim de legislatura.

O autor pediu o desarquivamento da matéria, sendo a matéria distribuída no dia 26 de março nesta Comissão e para este Relator.

No dia 07 de maio apresentei requerimento para apensamento deste projeto ao projeto de lei nº 0340/2018 que foi aprovado por unanimidade nesta Comissão.

A matéria encontra-se em trâmite perante esta Comissão, para análise e apreciação da proposição, exercendo sua função legislativa e fiscalizadora, nos termos do Art. 72 do Regimento Interno desta Casa Legislativa.

É o relatório.





II - VOTO

Cabe analisar nesta Comissão assuntos atinentes aos aspectos constitucional, legal, jurídico, regimental ou de técnica legislativa de projetos conforme prescreve o inciso I do Art. 72 do Regimento Interno desta Casa Legislativa.

As matérias propostas neste projeto e no apensado pretendem criar norma para passagem de motocicletas em pedágios nas rodovias estaduais.

O Estado de Santa Catarina hoje não possui estradas com pedágios, mas o Estado pode legislar licitações e contratos de forma complementar nos termos do art. 22, XXVII combinado com o art. 24, §2º da Constituição Federal.

Vejo que os projetos de lei podem ser unidos através de emenda substitutiva global que verse sobre a obrigatoriedade de constar dispositivos de isenção e prioridades relacionados a motocicletas em edital de concessão de pedágios de Rodovias Estaduais e adota outras providências.

No substitutivo global em seu art. 1º diz que o edital e o contrato de concessão de pedágios de Rodovias Estaduais deverá constar item que obrigue a concessionária a isentar de pedágio as motocicletas de até 125 cilindradas de potência, acatando a proposta do Deputado Milton Hobus.

O art. 2º há previsão que nos editais e nos contratos constem que nos pedágios de Rodovias Estaduais haverá a obrigatoriedade de pelo menos uma cancela ou passagem exclusiva para uso de motociclista, contemplando a proposta do Deputado Ivan Natatz.

Por fim, o art. 3º torna obrigatório constar no edital e no contrato de concessão de pedágios de Rodovias Estaduais que a demora na fila de cobrança de pedágio de veículos (motos e carros) não poderá ser superior a 15



minutos em dias normais e 30 minutos em vésperas e volta de feriados e nos meses de julho, dezembro, janeiro e fevereiro.

Assim, se posicionou sobre o tema, o poder os Estados legislarem sobre licitações e contratos de forma suplementar nos termos do art. 22, XXVII combinado com o art. 24, §2º da Constituição Federal, o Supremo Tribunal Federal na ADI nº3.735, relator Min. TEORI ZAVASCKI:

“.....
Uma das consequências certamente está relacionada com o âmbito material de regulação da norma local. É que somente a lei federal poderá, em âmbito geral, estabelecer desequiparações entre os concorrentes e assim restringir o direito de participar de licitações em condições de igualdade. Ao direito estadual (ou municipal) somente será legítimo inovar neste particular se tiver como objetivo estabelecer condições específicas, nomeadamente quando relacionadas a uma classe de objetos a serem contratados ou a peculiares circunstâncias de interesse local. É o que pode suceder com obras de infra estrutura de alta complexidade ou fornecimento de bens em grande escala, por exemplo. A aprovação de diplomas locais com esses desígnios tem o benfazejo efeito de padronizar as exigências rotineiramente praticadas pela administração estadual em licitações específicas, estabilizando as expectativas dos respectivos participantes.
.....”(grifei)

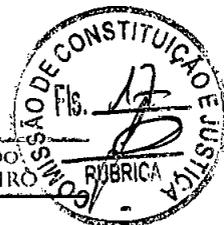
Portanto o projeto de lei é constitucional e legal.

Do exposto, no âmbito desta Comissão, voto pela APROVAÇÃO do 0304.3/2018 e Projeto de Lei nº 0008.9/2019, nos termos da emenda substitutiva global em anexo, devendo seguir seus trâmites regimentais.

Sala das Comissões.

LUIZ FERNANDO VAMPIRO
Deputado Estadual





Emenda substitutiva global aos PL nº 304.3/2018 e PL nº 0008.9/2019

Dispõe sobre obrigatoriedade de constar dispositivos de isenção e prioridades relacionados a motocicletas em edital de concessão de pedágios de Rodovias Estaduais e adota outras providências.

Art. 1º O edital e o contrato de concessão deverá constar item que obrigue a concessionária a isentar de pedágio as motocicletas de até 125 cilindradas de potência.

Art. 2º Deverá constar no edital e no contrato de concessão de pedágios de Rodovias Estaduais a obrigatoriedade de pelo menos uma cancela ou passagem exclusiva para uso de motociclista.

Art. 3º Será obrigatório constar no edital e no contrato de concessão de pedágios de Rodovias Estaduais que a demora na fila de cobrança de pedágio de veículos não poderá ser superior a 15 minutos em dias normais e 30 minutos em vésperas e volta de feriados e nos meses de julho, dezembro, janeiro e fevereiro.

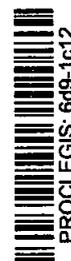
§1º Se acontecer o previsto no *caput* deste artigo deverá constar no edital e no contrato de concessão de pedágios de Rodovias Estaduais que a concessionária deverá liberar a cobrança praça de pedágio até normalizar o fluxo de veículos.

§2º O edital e contrato de concessão de pedágios de Rodovias Estaduais deverá prever sanção e multas para o descumprimento previsto neste artigo.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Seções,

LUIZ FERNANDO VAMPIRO
Deputado Estadual





Folha de Votação

A Comissão de Constituição e Justiça, nos termos dos arts. 146, 149 e 150 do Regimento Interno,

- aprovou
 unanimidade
 com emenda(s)
 aditiva(s)
 substitutiva global
 rejeitou
 maioria
 sem emenda(s)
 supressiva(s)
 modificativa(s)

o RELATÓRIO do(a) Senhor(a) Deputado(a) Luiz Fernando Vampiro, referente ao processo PL 0304.31/2018, constante da(s) folha(s) número(s) 14 de 17.

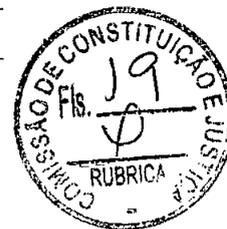
OBS: _____

ABSTENÇÃO	VOTO FAVORÁVEL	VOTO CONTRÁRIO
Dep. Romildo Titon	Dep. Romildo Titon	Dep. Romildo Titon
Dep. Coronel Mocellin	Dep. Coronel Mocellin	Dep. Coronel Mocellin
Dep. Fabiano da Luz	Dep. Fabiano da Luz	Dep. Fabiano da Luz
Dep. Ivan Naatz	Dep. Ivan Naatz	Dep. Ivan Naatz
Dep. João Amin	Dep. João Amin	Dep. João Amin
Dep. Luiz Fernando Vampiro	Dep. Luiz Fernando Vampiro	Dep. Luiz Fernando Vampiro
Dep. Maurício Eskudlark	Dep. Maurício Eskudlark	Dep. Maurício Eskudlark
Dep. Milton Hobus	Dep. Milton Hobus	Dep. Milton Hobus
Dep. Paulinha	Dep. Paulinha	Dep. Paulinha

Despacho: dê-se o prosseguimento regimental.

Sala da Comissão, 16 de Julho de 2019.

Dep. Romildo Titon



TERMO DE REMESSA

Tendo a Comissão de Constituição e Justiça, em sua reunião de 16 de julho de 2019, exarado Parecer FAVORÁVEL com APROVAÇÃO da(s) emenda(s) Substitutiva Global ao Processo Legislativo nº PL./0304.3/2018, referente ao seu campo temático, procede-se a remessa dos autos à Coordenadoria das Comissões para que se dê curso à tramitação do feito nos termos regimentais.

Sala da Comissão, 16 de julho de 2019


Lyvia Mendes Corrêa
Chefe de Secretaria



DISTRIBUIÇÃO

O(A) Sr(a). Dep. Marcos Vieira, Presidente da Comissão, designou RELATOR do Processo Legislativo nº PL./0304.3/2018, o Senhor Deputado José Milton Scheffer, Membro desta Comissão, com base no artigo 128, inciso VI, do Regimento Interno.

Em consequência, faça-se a remessa dos autos do Processo Legislativo retro citado ao Sr. Relator designado, informando que o prazo regimental final, para apresentação de relatório é o dia 07/08/2019.

Sala da Comissão, em 7 de agosto de 2019

1

Vilson Elias Vieira
Chefe de Secretaria



**SUBEMENDA SUBSTITUTIVA GLOBAL AOS PROJETOS DE LEI
Nº 0304.3/2018 E Nº 0008.9/2019**

Os Projetos de Lei nº 0304.3/2018 e nº 0008.9/2019 passam a ter a seguinte redação:

"PROJETOS DE LEI Nº 0304.3/2018 E Nº 0008.9/2019



Dispõe sobre a isenção do pagamento da tarifa e a disponibilização de corredor exclusivo nas praças de pedágio, para os veículos automotores de duas rodas, nas rodovias estaduais de Santa Catarina.

Art. 1º O veículo automotor de duas rodas é isento do pagamento da tarifa de pedágio nas rodovias estaduais.

Parágrafo único. Ao veículo automotor de duas rodas ao qual esteja conectado semirreboque ou *sidecar* não se aplica a isenção prevista no *caput*.

Art. 2º As praças de pedágio devem conter corredor exclusivo, devidamente sinalizado, para os veículos automotores de duas rodas.

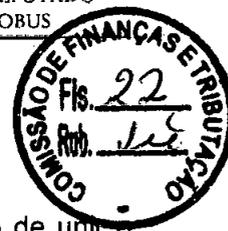
Art. 3º Os contratos de concessão de rodovias estaduais que previrem a cobrança de tarifa de pedágio devem conter em suas cláusulas o disposto nos arts. 1º e 2º e fixar a penalidade pelo seu descumprimento.

Art. 4º Esta Lei entra em vigência na data de sua publicação."

Sala da Comissão,

Deputado Milton Hobus





JUSTIFICAÇÃO

A presente Subemenda Substitutiva Global possui o condão de unificar o proposto pelos Projetos de Lei nº 304.3/2018, de minha autoria, e nº 0008.9/2019, de lavra do Deputado Ivan Naatz, readequando as proposições ao seu objeto original, que é a de isentar as motocicletas de futuros pedágios e garantir a segurança dos motociclistas, bem como, promover a maior fluidez do trânsito nas rodovias estaduais e o turismo motociclistivo em Santa Catarina.

Entendo necessária a nova adaptação da redação em face das inovações contidas na ESG de fl. 17, aprovada na Comissão de Constituição e Justiça.

Nesse sentido, ao estabelecer as alterações aprovadas na comissão anterior o autor da Emenda Substitutiva Global, promoveu adaptação no texto que divergem substancialmente do objetivo da proposição, sendo elas: I. condicionar a isenção a categoria de cilindradas da motocicleta; e, II. Liberação da cobrança do pedágio nos casos de congestionamentos que levem a uma espera superior a 15 (quinze) minutos em dias “normais” e 30 (trinta) minutos em vésperas e voltas de feriados e nos meses de julho, dezembro, janeiro e fevereiro.

Inicialmente no que tange a limitação de isenção sobre motocicletas com potencia superior a 125 (cento e vinte e cinco) cilindradas, considero que a proposta não alcança eficiência nem mesmo no seu caráter supostamente social, onde os relatórios de vendas divulgados na mídia, na vasta maioria das vezes, apresentam como “veículos de entrada”, ou seja, mais acessíveis, motocicletas com cilindradas superior ao estabelecida na alteração, tal como a Honda CG 160, que foi a mais vendida no Brasil, no primeiro semestre de 2019 e no ano de 2018, com 150.226¹ e 253.244² unidades, respectivamente.

¹ MOTOCICLISMO ONLINE. **Venda de motos sobe 16% no 1º semestre, diz Fenabreve**. Publicado em 04 jul. 2019. Por Willian Teixeira. Disponível em: <<https://www.motociclismoonline.com.br/noticias/vendas-de-motos-sobe-16-no-semester/>>. Acesso em: 17 set. 2019.

² AUTO ESPORTE. **As 10 motos mais vendidas de 2018**: Dos dez modelos do ranking, oito são da Honda e apenas dois da Yamaha. Publicado em 04 jan. 2019. Por Michelle Ferreira. Disponível em: <<https://revistaautoesporte.globo.com/Noticias/noticia/2019/01/10-motos-mais-vendidas-de-2018.html>>. Acesso em: 17 set. 2019.





No contexto prático, a tipificação por categoria afasta a lógica do objeto pretendido, que seria a passagem livre para motocicletas através de corredores exclusivos, com dimensão adaptada, a exemplo do que se vê em diversas localidades do país.



(fotografia em praça de pedágio da CCR – Via Oeste/SP, exemplificando a disposição adequada para corredor exclusivo de motocicletas, com sinalização através de placa indicativa).

Outro fator importante, é a padronização da passagem para motos em pedágios, através de corredores exclusivos, sendo uma medida importante para agilidade e segurança³, como alerta o professor do INSPER e especialista em infraestrutura e trânsito, Eduardo Rossit Padilha.

Os planos diretores de transporte e mobilidade dos países mais desenvolvidos do mundo consideram o estímulo a utilização da motocicleta como sendo um dos principais pilares de eficiência, a exemplo de Londres, que adotou a liberação de trânsito de motos até mesmo nas faixas dedicadas a ônibus⁴.

³ <https://www.moto.com.br/videonoticias/conteudo/perigo-no-pedagio-55833.html>

⁴ <https://www.voceesumoto.com.br/moto-deve-trafegar-nas-faixas-exclusivas-de-onibus-sim/>





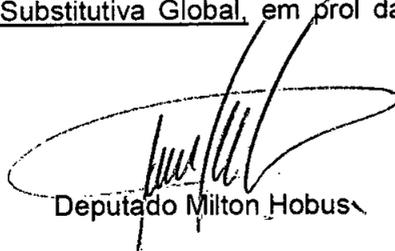
Destaca-se também o disposto na justificativa da proposta inicial, onde se alerta para um dado importante. A taxa de licenciamento de veículos pesados em Santa Catarina, apresenta um gráfico de aumento maior do que veículos leves, cenário alarmante, e, ao ser conciliado as condições das nossas rodovias e aos gastos demandados para manutenção e investimento, expõem a carência de medidas estratégicas que objetivem a eficiência da mobilidade.

Nessa toada, mais uma vez a motocicleta apresenta enorme benefício, considerando que a relação de peso e do número de eixos do veículo é um dos fatores mais relevantes para desgaste do asfalto, como observa o Diretor de Engenharia e Operações da Concessionária Auto Raposo Tavas:

O prazo de validade de um pavimento depende do seu projeto. De maneira geral, duram de oito a dez anos, mas dependendo da incidência do excesso de carga sobre ele, aliado a outros fatores (condições climáticas por exemplo), os problemas poderão ocorrer ainda no primeiro ou segundo ano após a conclusão da obra

Quanto a liberação da cobrança do pedágio nos casos de congestionamentos, s.m.j., proponho sua retirada, partindo do pressuposto de que o fluxo de veículos não é fator controlável pelas concessionárias.

Ante ao exposto, solicito aos Deputados a **APROVAÇÃO** desta Subemenda Substitutiva Global, em prol da segurança do motociclista e da fluidez do trânsito.


Deputado Milton Hobus





RELATÓRIO E VOTO CONJUNTO AO PL Nº 0304.3/2018 E AO PL Nº 0008.9/2019
(Tramitação Conjunta)

“Isenta os veículos automotores de duas rodas do pagamento da tarifa de pedágio nas rodovias estaduais de Santa Catarina.” (Projeto de Lei nº 0304.3/2018)

Autor: Deputado Milton Hobus

“Obriga as Concessionárias de Rodovias do Estado de Santa Catarina a disponibilizarem cancelas ou passagens exclusivas para uso de motociclistas, especialmente no período de verão, dias de chuvas intensas ou de instabilidades climáticas.” (Projeto de Lei nº 0008.9/2019)

Autor: Deputado Ivan Naatz

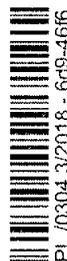
Relatora: Deputada Marlene Fengler

I – RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Lei nº 0304.3/2018, de autoria do Deputado Milton Hobus, que “Isenta os veículos automotores de duas rodas do pagamento da tarifa de pedágio nas rodovias estaduais de Santa Catarina”, e do Projeto de Lei nº 0008.9/2019, de lavra do Deputado Ivan Naatz, que “Obriga as Concessionárias de Rodovias do Estado de Santa Catarina a disponibilizarem cancelas ou passagens exclusivas para uso de motociclistas, especialmente no período de verão, dias de chuvas intensas ou de instabilidades climáticas”, os quais, a teor do disposto no parágrafo único do art. 216 do Rialesc, tramitam conjuntamente em razão da evidente conexão entre as matérias.

Depreende-se da justificção do PL 0304.3/2018, que a proposição “visa estimular o uso de veículos menos poluentes (de duas rodas), bem como otimizar os gastos com a infraestrutura catarinense”, mediante a isenção da tarifa de pedágio e a oferta de área de livre passagem aos veículos automotores de duas rodas.

No que se refere ao PL 0008.9/2019, observo que pretende proporcionar segurança e comodidade aos motociclistas, principalmente quando da



[Handwritten signature]



ocorrência de intempéries naturais, por meio da disponibilização obrigatória de cancela ou passagem exclusiva para motos nos pontos de pedágio, sem, no entanto, prever a isenção do pagamento de tarifa.

Na Reunião da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do dia 16 de julho de 2019, ambas as proposições foram objetos de Parecer conjunto, aprovado com base em Relatório e Voto propugnado por seu Relator naquele Colegiado, sob a forma da Emenda Substitutiva Global (ESG) constante à p. 9 dos autos eletrônicos.

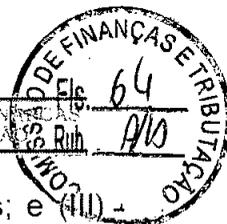
Recomendou o Relator na CCJ a unificação dos Projetos de Lei em exame, prevendo, em síntese, que os editais e contratos de concessão de rodovias estaduais deverão especificar (1) a isenção de pedágio para as motocicletas de até 125 cilindradas; (2) a obrigatoriedade de oferta de uma cancela ou passagem exclusiva para motocicletas; e (3) a estipulação de limite temporal para a espera em filas, com a possibilidade de liberar a cobrança do pedágio até que se constate a redução do fluxo de veículos, sob pena de multa. Necessário se faz registrar que esta última previsão, quanto à liberação de cobrança da tarifa de pedágio, nos casos em que a espera para a passagem for superior a 15 minutos, não constava das propostas originais.

Na sequência, a matéria aportou nesta Comissão de Finanças e Tributação, em que, à ocasião, o Deputado Milton Hobus apresentou uma Subemenda Substitutiva Global (pp. 11 a 14), por meio da qual propôs nova redação para restabelecer o escopo das proposições, em sua forma original, excluindo, portanto, as medidas restritivas inseridas pela referida Emenda Substitutiva Global de p.9, aprovada na CCJ, e que não faziam parte do objeto inicial dos Projetos de Lei, quais sejam, (I) a limitação de cilindrada das motocicletas para a isenção da tarifa de pedágio, e (II) o limite temporal para a espera em filas de pedágio, com a possibilidade de liberar a cobrança de tarifa até que se constate a redução do fluxo de veículos, sob pena de multa.

Ainda no âmbito deste órgão fracionário, foi acatado o pedido de diligência à Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, à SC Participações e Parcerias S.A. e à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com o propósito de esclarecer (I) se existem programas de concessão de rodovias estaduais



Handwritten signature



catarinenses em curso; (II) e, em caso afirmativo, relativos a quais rodovias; e sobre o impacto da presente matéria no caso de eventual concessão.

Em resposta à precitada diligência, foram acostadas aos autos, pela ordem, as manifestações dos órgãos consultados, conforme síntese a seguir:

I) a **Diretoria-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)**, em caráter meramente opinativo, porquanto foge do escopo de sua competência a análise de concessões de rodovias estaduais, manifestou-se contrária ao PL, pois, estatisticamente, há mais acidentes com motos do que com outros veículos, o que implica maiores custos de atendimento, remoção, colocação de avisos, reposição da sinalização, mobilização de funcionários, entre outros. Além disso, afirma que, apesar de as motos afetarem pouco o pavimento, elas também precisam de segurança para trafegar, requisitam atendimento e devem ter seu tráfego acompanhado pelos sistemas de monitoramento da rodovia, da mesma forma que os demais veículos. Portanto, entende que é natural os motociclistas pagarem pelos serviços prestados pelas concessionárias das quais são usuários. A ANTT aponta, ainda, que a tarifa estabelecida para as motocicletas é reduzida, justamente, por levar em consideração o impacto reduzido sobre o pavimento, entretanto, esse é apenas um dos diversos fatores que compõem o custo de operação e gestão das rodovias;

II) a **Consultoria Jurídica da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade**, assevera que, embora inexista processos de concessão de rodovias estaduais em andamento, os valores não arrecadados dada a pretendida isenção acarretariam ônus ao Estado ou aos usuários com veículos de quatro rodas ou mais, atingindo, consideravelmente, o princípio da modicidade tarifária, previsto no §1º do art. 6º da Lei 8.987/95. A Secretaria ainda presume que o estímulo do uso de motocicletas implicaria no aumento de acidentes e, por conseguinte, geraria um forte impacto econômico, com possíveis gastos com indenizações, resgates e tratamentos hospitalares e psicológicos. Ademais, em seu juízo, o PL segue em sentido oposto às ações de conscientização realizadas pelo Estado, pelo que se destaca a campanha "Mais Segurança no Trânsito";





III) **A SC Participações e Parcerias (SCPar)** posicionou-se contrária à proposta de lei mediante as seguintes alegações: (1) há um estudo em curso sobre a viabilidade de incorporação de trechos de rodovias estaduais às federais para fins de concessão, que possibilitará vantagens tanto ao Estado como ao cidadão, por intermédio da redução da tarifa; (2) a criação de cancelas ou passagens exclusivas para uso de motocicletas implicaria em aumento dos custos de operação da concessionária e, conseqüentemente, elevaria as tarifas de pedágio; (3) o Poder Público deve arcar com os custos em caso de reequilíbrio econômico-financeiros dos contratos que sofrerem alterações nas projeções das receitas pela isenção de tarifas; (4) ademais, não é aplicável a concepção da ideia de gratuidade de pedágio, sendo qualquer isenção compensada pelo Estado ou pelos demais usuários; e (5) é temerário estimular o uso de veículo de duas rodas em razão da alta taxa de acidentes nas rodovias envolvendo esse meio de transporte; e

IV) **a Procuradoria-Geral do Estado (PGE)** reiterou o entendimento de que o pedágio é cobrado para que as vias públicas permaneçam em bom estado de utilização, e as motocicletas, assim como demais veículos, fruem desse benefício. Ademais, alega que, ao impor a inclusão de cláusulas nos futuros contratos, o Poder Legislativo invade a esfera de competência do Poder Executivo, estabelecida no art. 2º da Constituição Federal e no art. 71, I e XXI, da Constituição do Estado, pois interfere na forma de contratação, valor do pedágio, formas de compensação, entre outros fatores relacionados ao equilíbrio econômico-financeiro do pacto a ser firmado.

No dia 1º de março deste ano, a matéria foi redistribuída para esta Deputada, por abdicação do Relator inicialmente designado.

É o relatório.

II – VOTO

Inicialmente, reitera-se que, os Projetos de Lei em exame buscam, originalmente, em suma: (I) isentar a tarifa de pedágio aos veículos de duas rodas; e (II) ofertar uma cancela ou passagem exclusiva para motocicletas.





No que concerne aos aspectos atinentes a esta Comissão de Finanças e Tributação, sob a égide dos regimentais arts. 73, II e 144, II, passo a tecer as seguintes considerações, no que concerne aos aspectos financeiros e orçamentários e à compatibilidade ou adequação às peças orçamentárias.

Pois bem. Ao proceder o exame da natureza jurídica (sob a ótica orçamentária e financeira) a respeito do encargo oriundo do pedágio, observo que o valor cobrado pela efetiva utilização de rodovias conservadas pelo Poder Público não tem natureza jurídica de taxa, mas sim de preço público¹.

Embora exista controvérsia doutrinária quanto à natureza jurídica de tais encargos, a jurisprudência não deixa dúvidas ao firmar o entendimento de que o elemento nuclear para identificar e distinguir taxa de preço público é o da compulsoriedade, presente na primeira e ausente na segunda espécie².

A partir da decisão exarada nos autos do Recurso Extraordinário nº 576.189/RS, do Supremo Tribunal Federal, observa-se que “as receitas das taxas ingressam nos cofres do Estado, as provenientes dos preços públicos integram patrimônio privado dos entes que atuam por delegação do Estado” na exploração do serviço público, os quais incluem a sua manutenção, melhoria e expansão.

Assim, pode-se asseverar que a renda proveniente da cobrança do pedágio não se constitui receita pública, que se define como “a entrada que, integrando-se ao patrimônio público sem quaisquer reservas, condições ou correspondência no passivo, vem acrescer o seu vulto como elemento novo e positivo”³.

Diante do até aqui exposto, e considerando, ainda, que não há em Santa Catarina concessão de rodovias estaduais, não se vislumbra óbice financeiro e orçamentário às propostas legislativas em comento, tendo em vista que a arrecadação desse serviço não integra o orçamento público⁴, dispensando, dessa

¹ ADI 800/RS. Rel. Min. Teori Zavascki. Julgamento: 11/06/2014.

² Súmula 545 do STF.

³ Glossário do Tesouro Nacional.

⁴ Recurso Extraordinário nº 576.189/RS. Rel. Min. Ricardo Lewandowski. Julgamento: 22/04/2009.



Handwritten signature or mark at the bottom right of the page.



forma, o exame da matéria no que se refere a sua compatibilidade ou adequação às peças orçamentárias vigentes, *múnus* regimental desta Comissão de Finanças e Tributação *objeto*

De igual modo, não há razões para ponderar a respeito do equilíbrio econômico-financeiro de contratos públicos que, de fato, inexistem.

Todavia, convém arrazoar a matéria sob o viés do inciso V do art. 73 do Regimento Interno deste Poder Legislativo, vez que, por ser sua área-fim, a este Colegiado compete exercer sua função legislativa e fiscalizadora no tocante a licitações e contratos da Administração Pública Direta e Indireta, do Poderes de Estado.

De pronto constata-se que, embora a União detenha competência para legislar privativamente sobre as normas gerais de licitação e contratação administrativa⁵, tal competência não exclui a possibilidade de os Estados suplementarem tais normas⁶, no que com as mesmas não conflitar.

À luz dessa consideração, reporto-me ao art. 175, III, da Constituição Federal, que vincula o custeio dos encargos decorrentes da concessão à política tarifária governamental.

Segundo a Ministra Eliana Calmon, do Supremo Tribunal de Justiça, a mencionada política foi estabelecida em lei federal, senão vejamos:

A política de tarifação dos serviços públicos concedidos, prevista na CF (art. 175), foi estabelecida pela Lei 8.987/95, com escalonamento na tarifação, de modo a pagar menos pelo serviço o consumidor com menor gasto, em nome da política das ações afirmativas, devidamente chanceladas pelo Judiciário (precedentes desta Corte)" (REsp 485.842/RS, Rel. Min. Eliana Calmon, DJ de 24.5.2004).

⁵ Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

[...]

XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III.

⁶ Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

[...]

§ 2º A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.





Consoante a isso, constato a vigência da Lei catarinense nº 17.156, de 5 junho de 2017⁷ ⁸, que considera no seu bojo a Lei federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para dispor sobre as concessões de serviços públicos, tal qual a concessão do serviço de conservação de vias públicas por meio da cobrança dos pedágios.

Por seu turno, a mencionada Lei federal nº 8.987/1995, em seu art. 13, possibilita a diferenciação de tarifas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários, conforme ocorre, atualmente, com as motocicletas, que pagam a metade do valor da tarifa fixadas aos veículos de quatro rodas, de acordo com a manifestação da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Nesse fluxo de entendimento, é necessário frisar, consubstanciado no inciso II do § 2º do art. 137 da Constituição Estadual, que incube ao Estado, na prestação de serviços públicos de sua competência, garantir a política tarifária socialmente justa que assegure aos usuários o direito de igualdade, o melhoramento e a expansão dos serviços, a justa remuneração do capital empregado e o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

De modo semelhante, a já mencionada Lei federal nº 8.987/1995⁹ determina que toda concessão deve pressupor a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, ou seja, satisfazer as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e, principalmente, a modicidade das tarifas.

⁷ A referida Lei nº 17.156/2017 instituiu o marco regulatório dos programas de parcerias público-privadas no âmbito do Estado de Santa Catarina.

⁸ Art. 3º As concessões administrativas são regidas por esta Lei, pela Lei federal nº 11.079, de 2004, aplicando-se-lhes, adicionalmente, o disposto nos arts. 21, 23, 25 e 27 a 39 da Lei federal nº 8.987, de 1995, e no art. 31 da Lei federal nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

[...]

§ 2º As concessões comuns continuam regidas pela Lei federal nº 8.987, de 1995, e pelas leis que lhe são correlatas, não se lhes aplicando o disposto nesta Lei.

⁹ §1º do art. 6º.





A modicidade de tarifas, como bem exposto pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade, pode ser compreendida pela fixação do valor de uma tarifa compatível com os serviços prestados de modo a beneficiar o conjunto de seus usuários.

Todavia, ao pretender conceder total isenção do valor do serviço público a um grupo determinado, qual seja, o integrado pelos condutores de motocicletas, a proposição, a meu ver, **viola a igualdade de direitos entre usuários, do qual o princípio da modicidade tarifária é instrumento**, vez que, é notório que o ônus da isenção não será suportado pela concessionária contratada, mas, sim, obrigatoriamente, pelo Erário, ou diluído entre os demais usuários.

Assim, ensina Di Pietro que “pelo princípio da igualdade dos usuários perante o serviço público, desde que a pessoa satisfaça às condições legais, ela faz jus à prestação do serviço, sem qualquer distinção de caráter pessoal”¹⁰.

Ora, resta evidente que a isenção em comento não trata de isenção de tarifa com cunho social, com vistas a atender os cidadãos catarinenses, isonomicamente, tratando igualmente os iguais e desigualmente os desiguais, na proporção de suas desigualdades, mas, sim, salvo melhor juízo, uma diferenciação de caráter pessoal, distinguindo os usuários condutores de motocicletas dos demais.

Isso porque, a proposta legislativa, ao invés de estabelecer a igualdade dos usuários com uma tarifa proporcional ao impacto do veículo nas rodovias, assim como acontece nas concessões federais, pretende dispor total isenção para as motocicletas, desconsiderando que os usuários condutores desses veículos também gozam dos benefícios dos serviços públicos como os demais usuários.

Por outro viés, não se pode deixar de observar que o art. 11 da Lei federal nº 8.987/1995 possibilita ao poder concedente prever, para o atendimento às

¹⁰ DI PIETRO, Maria Silvia Zanella. Direito administrativo. 23. ed. São Paulo: Atlas, 2010. Apud GONÇALVEZ, Cristiane Vítório. Aplicação da modicidade tarifária como direito subjetivo do indivíduo de acesso ao serviço público. Universidade do Estado de São Paulo (UNIESP). Disponível em: <<http://uniesp.edu.br/sites/biblioteca/revistas/20170601131325.pdf>>





peculiaridades de cada serviço público, no edital de licitação, outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, para as concessionárias contratadas, com vistas a propiciar a modicidade das tarifas, a exemplo da exploração das margens das rodovias.

Entretanto, conforme aponta o estudo de Barbosa¹¹, a receita decorrente da hipótese de exploração das margens das rodovias, tais como exploração para publicidade ou aluguel para a passagem de fibras óticas, são pouco significativas, sendo que, no geral, aproximadamente 95% do total arrecadado pelas concessionárias brasileiras vêm do pedágio.

Não obstante, parece-me que, em tese (porquanto, reitera-se, não temos rodovias estaduais concedidas), a exploração das margens da rodovia deverá partir de estudo específico, caso a caso, do trecho rodoviário com administração a ser delegada a particular.

Por derradeiro, infere-se, conforme assentado na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 3343/DF¹², que os atos normativos, de iniciativa parlamentar, emanados do Poder Legislativo com o intento de formular política remuneratória de serviço público, suprime/usurpa, de forma expressiva, a margem de apreciação do Chefe do Poder Executivo na condução da Administração Pública, ofendendo a denominada reserva de administração, conteúdo nuclear do princípio da separação de Poderes de Estado (Constituição Federal, art. 22).

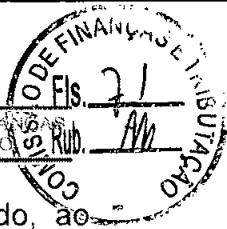
Ante o exposto, reitero que não há, nas proposições conjuntamente analisadas, implicação quanto à eventuais diminuição de receita ou aumento de despesa pública, tendo em vista que não há rodovias estaduais concedidas à exploração comercial de terceiros, não cabendo, portanto, pronunciamento da parte desta Comissão de Finanças e Tributação quanto à inadmissibilidade do prosseguimento da tramitação processual sob a ótica da adequação e compatibilidade financeira e orçamentária, senão, todavia: (I) pela INADMISSIBILIDADE da

¹¹ BARBOSA, Saulo Horta. Rodovias de pedágio aberto ou free-flow: Perspectivas para a implantação no Brasil. Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG): 2013. Disponível em: < <https://posgrad.etg.ufmg.br/wp-content/uploads/2016/12/diss025.pdf> >

¹² Disponível em: < <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=629771> >



Handwritten signature



continuidade do seu processamento conjunto por possível afronta, sobretudo, ao disposto na Lei federal nº 8.987/1995, como demonstrado; bem como, quanto ao mérito (II) pela **REJEIÇÃO** dos Projetos de Lei nº 304.3/2018 e nº 008.9/2019, por contrariedade ao interesse público associado à recomendável modicidade do preço público que deverá ser cobrado, indistintamente, dos futuros usuários de tal hipotética concessão pública.

Sala das Comissões,

20/04/2021

Deputada Marlene Fengler
Relatora





FOLHA DE VOTAÇÃO VIRTUAL

A COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO, nos termos dos artigos 146, 149 e 150 do Regimento Interno,

- aprovou unanimidade com emenda(s) aditiva(s) substitutiva global
 rejeitou maioria sem emenda(s) supressiva(s) modificativa(s)

RELATÓRIO do Senhor(a) Deputado(a) Marlene Fengler, referente ao
Processo PL./0304.3/2018, constante da(s) folha(s) número(s) 62 1 7 1.

OBS.: Dentro deste projeto foi apensado o PL./0008.9/2019.

Parlamentar	Abstenção	Favorável	Contrário
Dep. Marcos Vieira	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dep. Ana Campagnolo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dep. Bruno Souza	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dep. Jean Kuhlmann	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dep. Jerry Comper	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dep. Luciane Carminatti	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dep. Marlene Fengler	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dep. Sargento Lima	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dep. Silvio Dreveck	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Despacho: dê-se o prosseguimento regimental.

Reunião virtual ocorrida em 28/04/2021

Evandro Carlos dos Santos
Coordenador das Comissões
Matrícula 3740
Coordenador das Comissões