



Coordenadoria de Expediente
Of nº 0520/2019

Florianópolis, 23 de outubro de 2019

Excelentíssimo Senhor
DEPUTADO IVAN NAATZ
Nesta Casa



Senhor Deputado,

Conforme parecer em anexo, comunico que a Emenda Substitutiva Global ao Projeto de Lei nº 0304.3/2018, que "Isenta os veículos automotores de duas rodas do pagamento da tarifa de pedágio nas rodovias estaduais de Santa Catarina", no qual foi apensado o PL nº 0008.9/2019, de sua autoria, está em diligência na Comissão de Finanças, e que será encaminhada cópia à ANTT e à Casa Civil, e por meio desta, à Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade e à SC Participações e Parcerias S.A., a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

Respeitosamente,

RECEBIDO EM

24/10/19

Taiza Pizudo

Maureen P. Koelzer
Maureen Papaleo Koelzer

Coordenadora de Expediente, e.e.



Coordenadoria de Expediente
Of nº 0519/2019

Florianópolis, 23 de outubro de 2019

Excelentíssimo Senhor
DEPUTADO MILTON HOBUS
Nesta Casa



Senhor Deputado,

Conforme parecer em anexo, comunico que a Emenda Substitutiva Global ao Projeto de Lei nº 0304.3/2018, que "Isenta os veículos automotores de duas rodas do pagamento da tarifa de pedágio nas rodovias estaduais de Santa Catarina", de sua autoria, está em diligência na Comissão de Finanças, e que será encaminhada cópia à ANTT e à Casa Civil, e por meio desta, à Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade e à SC Participações e Parcerias S.A., a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

Respeitosamente,

Maureen P. Koelzer
Maureen Papaleo Koelzer
Coordenadora de Expediente, e.e.

*Procedido
24/10/2019
Maureen*



Ofício **GPS/DL/ 1385 /2019**

Florianópolis, 23 de outubro de 2019



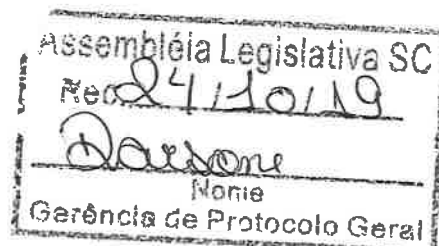
Excelentíssimo Senhor
DOUGLAS BORBA
Chefe da Casa Civil
Nesta

Senhor Chefe,

Encaminho a Vossa Excelência cópia do parecer exarado pela Comissão de Finanças e Tributação deste Poder, à Emenda Substitutiva Global ao Projeto de Lei nº 0304.3/2018, que "Isenta os veículos automotores de duas rodas do pagamento da tarifa de pedágio nas rodovias estaduais de Santa Catarina", a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

Atenciosamente,

Deputado **LAÉRCIO SCHUSTER**
Primeiro Secretário





Ofício **GPS/DL/ 1386 /2019**

Florianópolis, 23 de outubro de 2019



Ilustríssimo Senhor

MARIO RODRIGUES JUNIOR

Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Brasília - DF

Senhor Diretor-Geral,

Encaminho a Vossa Senhoria cópia do parecer exarado pela Comissão de Finanças e Tributação deste Poder, à Emenda Substitutiva Global ao Projeto de Lei nº 0304.3/2018, que "Isenta os veículos automotores de duas rodas do pagamento da tarifa de pedágio nas rodovias estaduais de Santa Catarina", a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

Atenciosamente,

Deputado **LAÉRCIO SCHUSTER**

Primeiro Secretário



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DIRETORIA
DIRETORIA GERAL

Ao Expediente da Mesa
Em 28/11/19
Deputado Laércio Schuster
1º Secretário

OFÍCIO SEI Nº 16747/2019/DG/DIR-ANTT

Brasília, 18 de novembro de 2019.

Ao Senhor
Laércio Schuster
Deputado Estadual
Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina
Palácio Barriga Verde Rua Dr. Jorge Luz Fontes, 310 Centro
88.020-900 – Florianópolis - SC



Assunto: Pedido de diligência ao Projeto de Lei nº 0304.3/2018 e ao Projeto de Lei nº 0008.9/2019.

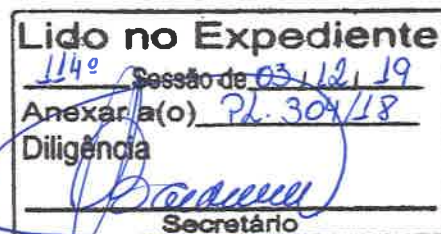
Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50500.403375/2019-83.

Senhor Deputado,

1. Reportamo-nos ao Ofício nº GPS/DL/ 1386/2019, de 23 de outubro de 2019, o qual, encaminha cópia do parecer exarado pela Comissão de Finanças Tributação, Emenda Substitutiva Global ao Projeto de Lei nº 0304.3/2018, que "Isenta os veículos automotores de duas rodas do pagamento da tarifa de pedágio nas rodovias estaduais de Santa Catarina".
2. Sobre o assunto, encaminhamos cópia do PARECER SEI Nº 77/2019/CIPRO/SUINF/DIR, de 07 de novembro de 2019, da Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária – SUINF, que expressa o posicionamento técnico desta Agência sobre o assunto
3. Desta forma, esta ANTT se coloca à disposição para quaisquer outros esclarecimentos que fizerem necessários.

Atenciosamente,

MARIO RODRIGUES JUNIOR
Diretor-Geral



Documento assinado eletronicamente por **MARIO RODRIGUES JUNIOR**, Diretor Geral, em 22/11/2019, às 15:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
[http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **1988550** e o código CRC **E6287ABB**.

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone: - Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br





AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

PARECER Nº

77/2019/CIPRO/SUINF/DIR

PROCESSO Nº

50500.403375/2019-83

INTERESSADO:

ASSESSORIA DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS E PARLAMENTAR

ASSUNTO:

Projeto de Lei nº 0304.3/2018

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

I. RELATÓRIO

1. Trata o presente de análise do Projeto de Lei – PL nº 0304.3/2018, do Estado de Santa Catarina, que "isenta os veículos automotores de duas rodas do pagamento da tarifa de pedágio nas rodovias estaduais de Santa Catarina".
2. O PL foi encaminhado pela Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, com vistas à manifestação opinativa desta Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, considerando parcial pertinência do escopo às competências institucionais da Autarquia, consoante definidas pela Lei nº 10.233, de 2001.

II. FUNDAMENTAÇÃO

Inicialmente, destacamos que o PL tem por objeto concessões de rodovias estaduais daquela Unidade da Federação, de modo que não se aplicam ao rol de concessões rodoviárias federais sob regulação e fiscalização da ANTT, sob pena de inconstitucionalidade, consoante já decidido pelo Supremo Tribunal Federal - STF na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2337/SC, a qual gerou ementa no seguinte sentido:

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS - INVASÃO, PELO ESTADO-MEMBRO, DA ESFERA DE COMPETÊNCIA DA UNIÃO E DOS MUNICÍPIOS - IMPOSSIBILIDADE DE INTERFERÊNCIA DO ESTADO-MEMBRO NAS RELAÇÕES JURÍDICO-CONTRATUAIS ENTRE O PODER CONCEDENTE FEDERAL OU MUNICIPAL E AS EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS - INVIABILIDADE DA ALTERAÇÃO, POR LEI ESTADUAL, DAS CONDIÇÕES PREVISTAS NA LICITAÇÃO E FORMALMENTE ESTIPULADAS EM CONTRATO DE CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS, SOB REGIME FEDERAL E MUNICIPAL - MEDIDA CAUTELAR DEFERIDA. - **Os Estados-membros - que não podem interferir na esfera das relações jurídico-contratuais estabelecidas entre o poder concedente (quando este for a União Federal ou o Município) e as empresas concessionárias - também não dispõem de competência para modificar ou alterar as condições, que, previstas na licitação, acham-se formalmente estipuladas no contrato de concessão celebrado pela União** (energia elétrica - CF, art. 21, XII, "b") e pelo Município (fornecimento de água - CF, art. 30, I e V), de um lado, com as concessionárias, de outro, notadamente se essa ingerência normativa, ao determinar a suspensão temporária do pagamento das tarifas devidas pela prestação dos serviços concedidos (serviços de energia elétrica, sob regime de concessão federal, e serviços de esgoto e abastecimento de água, sob regime de concessão municipal), afetar o equilíbrio financeiro resultante dessa relação jurídico-contratual de direito administrativo.

(ADI 2337 MC, Relator(a): Min. CELSO DE MELLO, Tribunal Pleno, julgado em 21/06/2002, DJ 21-06-2002 PP-00096 EMENT VOL-02074-01 PP-00152) (grifo nosso)

3. Feita a ressalva, manifestando-se a ANTT em caráter meramente opinativo, verifica-se que a proposta pretende isentar motocicletas e similares do pagamento de pedágio nas rodovias federais concedidas, sob argumento de as motocicletas apresentam baixo consumo de combustível, contribuindo de maneira reduzida para a emissão de gases poluentes, além de não provocar danos significativos ao pavimento, tendo em vista seu insignificante peso quando comparado a outros veículos automotores.

Ressaltando ainda que a aprovação do projeto supracitado, incentivaria a adoção deste tipo de transporte pelos usuários, trazendo benefícios consideráveis para o sistema rodoviário nacional.

4. Esclarecemos que a tarifa de pedágio se destina a garantir qualidade na operação da rodovia e a realização das obras necessárias à sua manutenção, ampliação e modernização. Os custos envolvidos nesse processo incluem melhoria constante do pavimento e da sinalização, prestação de serviços como remoção de veículos, atendimento pré-hospitalar, investimentos para correção de eventuais problemas de engenharia, desastres naturais, obras etc.

5. Embora as motos afetem 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. Além disso, estatisticamente há muito 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 etc. Em decorrência desse problema, as concessionárias de rodovias mantêm inclusive um programa específico de alerta e informação a motociclistas sobre prevenção de acidentes, corte de cerol e outros aspectos.

6. Portanto, é natural que paguem pelos serviços prestados pelas concessionárias das quais são usuárias, embora com tarifa reduzida, pois têm menor impacto no pavimento, que é apenas um dos diversos fatores que compõem o custo de operação e gestão das rodovias.

7. Com base em levantamento no banco de dados dos relatórios de acidentes fornecidos pelas concessionárias, informamos que de 2010 a 2017, houve 79.498 (setenta e nove mil, quatrocentas e noventa e oito) motocicletas envolvidas em acidentes em rodovias federais concedidas, o que resulta em 27 (vinte e sete) motocicletas envolvidas em acidentes por dia, em média.

8. A título de exemplo, podemos citar estatística extraída do Relatório Anual da Seguradora Líder, responsável pela administração do Seguro DPVAT (vide figura abaixo), demonstrando que apesar de representarem 27% (vinte e sete por cento) da frota nacional de veículos automotores, os acidentes com motocicletas são responsáveis por 74% (setenta e quatro por cento) das indenizações pagas no ano de 2017.

INDENIZAÇÕES PAGAS

MOTOCICLETAS

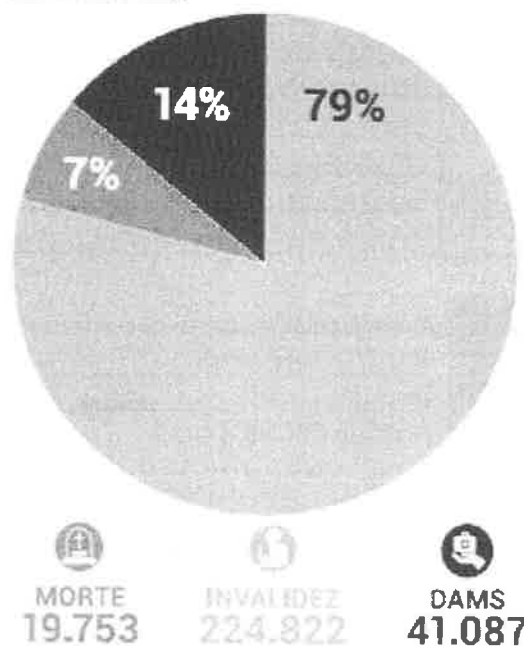
A motocicleta foi o veículo com o maior número de acidentes no ano de 2017. Apesar de representar apenas 27% da frota nacional, concentrou 74% das indenizações.

Das indenizações pagas no período para acidentes com motocicletas, 79% foram para invalidez permanente e 7% para morte.

88% das indenizações por morte em acidentes com motocicletas foram para vítimas do sexo masculino. No caso de acidentes de motos que resultaram em sequelas permanentes, 79% das indenizações também foram para vítimas do sexo masculino, enquanto as indenizações por acidentes com os demais veículos, pagas também para homens, representaram 65%. Isso demonstra que motociclistas do sexo masculino se envolvem em mais acidentes que condutores homens dos demais veículos.

As vítimas de acidentes com motocicletas são em sua maioria jovens em idade economicamente ativa.

Distribuição das indenizações pagas por acidentes com motocicletas - Jan a Dez / 2017



Entre janeiro e dezembro de 2017, as vítimas entre 18 e 34 anos concentraram 52% dos acidentes fatais e 54% dos acidentes com sequelas permanentes.

No período analisado, foram pagas mais de 120 mil indenizações por invalidez permanente à vítimas nessa faixa etária, envolvendo o uso de motocicletas.

9. Sendo assim, não parecer viável a aprovação de projeto de lei que tenha como objetivo o aumento dos números de motocicletas em circulação nas rodovias, lembrando que nestes tipos de via as velocidades permitidas geralmente são mais altas do que aquelas comumente adotadas nas vias urbanas, aumentando consideravelmente a taxa de mortalidade e ferimentos graves no caso de acidentes envolvendo os referidos veículos.

III. CONCLUSÃO

10. Por todo o exposto, ainda que fuja ao escopo de competência, área técnica desta Autarquia Federal, em caráter meramente opinativo, é contrária à redação do Projeto de Lei – PL nº 0304.3/2018, do Estado de Santa Catarina, tendo em vista que o dano ao pavimento rodoviário é apenas um dos fatores utilizados no cálculo da tarifa básica de pedágio, sendo os custos decorrentes de acidentes associados a motocicletas mais elevados do que aqueles envolvendo demais veículos.

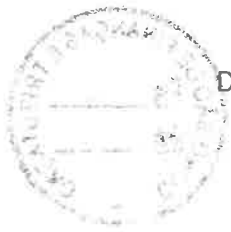
11. Ademais, lembramos que que em caso de aprovação do referido PL, a aplicação a rodovia federais ou sistemas rodoviários sob regime de concessão federal é inconstitucional, consoante jurisprudência do STF, nos termos da ADI nº 2337/SC.

À consideração superior.

(assinado eletronicamente)

DANIEL RICARDO LEMOS LINDER

Coordenador de Instrução Processual



De acordo, à ASPAR.

(assinado eletronicamente)

MARCELO ALCIDES DOS SANTOS

Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária



Documento assinado eletronicamente por **DANIEL RICARDO LEMOS LINDER, Coordenador(a)**, em 06/11/2019, às 17:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO ALCIDES DOS SANTOS, Superintendente**, em 07/11/2019, às 18:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1818965** e o código CRC **4E2E4440**.

Referência: Processo nº 50500.403375/2019-83

SEI nº 1818965



ESTADO DE SANTA CATARINA
CASA CIVIL

Ofício nº 1476/CC-DIAL-GENMAT

Lido no Expediente
114ª Sessão de 03/12/19
Anexar a(o) PL 304/18
Diligência
Secretário

Florianópolis, 28 de novembro de 2019.

Senhor Presidente,

De ordem do senhor Governador do Estado, encaminho a Vossa Excelência resposta ao Ofício nº GPS/DL/1385/2019, a respeito do pedido de diligência ao Projeto de Lei nº 0304.3/2018, que "Isenta os veículos automotores de duas rodas do pagamento da tarifa de pedágio nas rodovias estaduais de Santa Catarina".

A Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE), mediante o Parecer/COJUR/SIE nº 653/2019, corroborou "[...]" com a manifestação oriunda da SC Participações e Parcerias S.A., exarado pela equipe técnica do Programa de Parcerias e Investimentos do Estado de Santa Catarina, em razão da sua contrariedade a princípios constitucionais. [...] Se isso não fosse, os valores que deixariam de ser arrecadados em razão da isenção deferida acarretariam em um custo ao Estado ou aos outros usuários com veículos de quatro rodas ou mais, atingindo consideravelmente o princípio da modicidade tarifária, previsto no parágrafo 1º do artigo 6º da Lei nº 8.987/95 [...]. Além disso, os Projetos de Lei em questão seguem por sentido completamente opostos às ações de conscientização realizadas pelo Estado, pelo que se destaca a campanha 'Mais Segurança no Trânsito', apresentada em 19 de junho de 2018, que tem por objetivo a sensibilização da população catarinense para os altos índices de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas e as suas graves consequências. [...] Assim, quanto às disposições do referido projeto, ratificamos a manifestação da SCPAR, inclusive no que se refere à inexistência de processos de concessão de rodovias estaduais em andamento, com as nossas devidas considerações. Isto posto, opinamos pela inviabilidade da Emenda Substitutiva Global aos Projetos de Lei nº 304.3/2018 e nº 0008.9/2019 quanto à legalidade e constitucionalidade".

E a SC Participações e Parcerias (SCPAR) encaminhou, mediante o Ofício nº 167/2019, manifestação ao PL em questão, por meio do qual informa que "[...] o STF já se posicionou, julgando em casos assemelhados, pela vedação da isenção de pedágio para uns em detrimento de outros, ao exemplo da Ação Direta de Inconstitucionalidade - ADI 2733/ES, emitida pelo Ministro Eros Grau [...]. Embora as argumentações expostas anteriormente já indiquem também a fragilidade do PL 8.9/2019, que trata da obrigação das concessionárias de rodovias do Estado de Santa Catarina a disponibilizarem cancelas ou passagens exclusivas para uso de motocicletas, é mister indicar aqui que tal medida implicará obrigatoriamente em aumento dos custos de operação da concessionária. Fato este que leva ao aumento das tarifas de pedágio para todos os usuários. Lembramos aqui da iniciativa natimorta na Câmara dos Deputados, chamado Projeto de Lei nº 5.077, de 2005, que tentou obrigar todas as praças de pedágio a criarem guichês específicos para o atendimento a veículos ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas e triciclos. Na ocasião, a Comissão de Constituição de Justiça (CCJ) da Câmara Federal, em reunião ordinária, opinou pela inconstitucionalidade e injuridicidade do referido Projeto de Lei. [...] Em relação ao estímulo do uso de veículos de duas rodas, de acordo com o relato feito anteriormente, os dados apresentados mostram que o uso da motocicleta resulta inevitavelmente em alta ocorrência de acidentes e que, na realidade, é impossível usar uma motocicleta por muitos anos sem uma altíssima probabilidade de se envolver em acidentes.

Excelentíssimo Senhor
DEPUTADO JULIO GARCIA

Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina
Nesta

Ofd. 1476 PL 0304.3_18_SIE_PGE_SCPAR
SCC 11305/2019

Centro Administrativo do Governo do Estado de Santa Catarina
Rod. SC 401, nº 4.600, km 15 - Saco Grande - CEP 88032-000 - Florianópolis - SC
Telefone: (48) 3665-2054 | e-mail: gemat@casacivil.sc.gov.br

A DIRETORIA LEGISLATIVA
PARA PROVIDÊNCIAS
EM 02/12/2019
SECRETARIA-GERAL

Angela Aparecida Bez
Secretária-Geral
Matrícula 3072





**ESTADO DE SANTA CATARINA
CASA CIVIL**



(Fl. 2 do Ofício nº 1476/CC-DIAL-GEMAT, de 28.11.19)

Considerando o alto risco, portanto, é uma temeridade a adoção de ações que visem o estímulo desse modo de transporte. Sobre a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato que sofrer alterações nas projeções de receitas – como seria o caso de isenção de tarifas para motos – lembramos que o Poder Público necessariamente irá arcar com os custos de ressarcimento à concessionária, pois a impossibilidade de cobrança de tarifa afeta diretamente o parceiro privado. Nesse tipo de circunstância, o ‘sistema do equilíbrio econômico-financeiro é utilizado para indenizar ao parceiro privado o prejuízo decorrente do evento de força maior, de modo a cumprir a matriz de riscos contratual’. Finalmente, entende-se que as únicas isenções aceitas hoje em rodovias concessionadas são as de veículos oficiais, respaldadas no Decreto-lei nº 791/1969, Decreto nº 94.002/1987 e nas Resoluções 3.916, de 18 de outubro de 2012, e 5.016, de 18 de fevereiro de 2016, emitidas pela ANTT. Logo, a manifestação do PPI-SC/SCPar é contrária aos projetos de lei nº 304.3/2018 e 8.9/2019, apresentados respectivamente pelos deputados Milton Hobus e Ivan Naatz”.

Já a Procuradoria-Geral do Estado (PGE), consultada de ofício diante da matéria objeto da proposição, como órgão central do Sistema Administrativo de Serviços Jurídicos, nos termos do Parecer nº 401/19, concluiu pela inconstitucionalidade do PL em questão, e destacou o seguinte: “A concessão de isenção de pedágio a motocicletas por meio de projeto de lei de iniciativa do Poder Legislativo já foi objeto de análise por essa Consultoria Jurídica no Parecer nº 519/07 [...]. É verdade que, no caso em apreço, o texto legal busca pré-estabelecer condições no edital e cláusulas contratuais a serem inseridas futuramente, diversamente do parecer acima transcrito que tratava de projeto de lei que impunha a isenção imediata do pedágio, inclusive em contratos então vigentes. Entretanto, não há dúvidas de que, da mesma forma como no parecer acima mencionado, a matéria tratada é de competência do Poder Executivo, a quem cabe a gestão e a administração dos serviços públicos, ainda que sob o regime de concessão, nos termos do que estabelece o artigo 71, incisos I e XXI da Constituição do Estado [...]. Com efeito, a emenda substitutiva global aos projetos de lei sob análise, de iniciativa do Poder Legislativo, ao propor isenção de pedágio a motocicletas dentre outras obrigações, impõe a inclusão de cláusulas contratuais que, por certo, interferem na forma de contratação, valor do pedágio, formas de compensação, dentre outros fatores relacionados ao equilíbrio econômico-financeiro do pacto a ser firmado, invadindo esfera de competência do Poder Executivo (artigo 2º da Constituição Federal), a quem cabe a regulamentação e a gestão dos contratos administrativos. Há, portanto, manifesto vício de iniciativa, razão pela qual entende-se que a proposta legislativa é inconstitucional”.

Diante do exposto, remeto a Vossa Excelência os aludidos documentos.

Respeitosamente,

Douglas Borba
Chefe da Casa Civil

Ofrd_1476_PL_0304.3_18_SIE_PGE_SCPAR
SCC 11305/2019

Centro Administrativo do Governo do Estado de Santa Catarina
Rod. SC 401, nº 4.600, km 15 - Saco Grande - CEP 88032-000 - Florianópolis - SC
Telefone: (48) 3665-2054 | e-mail: gemat@casacivil.sc.gov.br



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
CONSULTORIA JURÍDICA



PARECER/COJUR/SIE Nº 653/2019
(SCC 11340/2019)

**ANÁLISE ACERCA DA EMENDA
SUBSTITUTIVA GLOBAL AOS PROJETOS
DE LEI Nº 304.3/2018 E Nº 0008.9/2019,
QUE “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.”**

Trata-se de parecer jurídico acerca da Emenda Substitutiva Global aos Projetos de Lei nº 304.3/2018 e nº 0008.9/2019, que “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.”

A Emenda Substitutiva Global ao 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”, visa estimular o uso de veículos menos poluentes (de duas rodas), bem como otimizar os gastos com a infraestrutura catarinense.

No mesmo norte, o Projeto de Lei nº 0008.9/2019, de autoria 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”, almeja garantir segurança e conforto aos motociclistas, em especial contra 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.



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
CONSULTORIA JURÍDICA



A matéria foi submetida à SCPar nos autos nº SCC 11341/2019, onde foi exarado a manifestação, com conclusão desfavorável, considerando o alto risco do estímulo o uso de motocicletas, entre outras considerações.

Corroboro, pois, com a manifestação oriunda da SC Participações e Parcerias S.A, exarado pela equipe técnica do Programa de Parcerias e Investimentos do Estado de Santa Catarina, em razão da sua contrariedade a princípios constitucionais.

Isso porque, a Lei nº 9.277/96, é cediço no que se refere a possibilidade de aplicação da legislação Municipal ou Estadual, desde que não contrarie a legislação federal, pelo que, desta forma, ocorreria uma interferência indevida nas matérias de execução atribuídas à União.

Se isso não fosse, os valores que deixariam de ser arrecadados em razão da isenção deferida, acarretariam em um custo ao Estado ou aos outros usuários com veículos de quatro rodas ou mais, atingindo consideravelmente o princípio da modicidade tarifária, previsto no parágrafo 1º do artigo 6º, da Lei nº 8.987/95, que dispõe sobre a modicidade como exigência para a prestação de um serviço adequado. O princípio da modicidade tarifária, sucintamente, aduz que o valor da tarifa nos casos de concessão/permissão na prestação de serviços públicos, devem ser compatíveis e assegurar o acesso de todas as camadas sociais.

Além disso, os Projetos de Lei em questão seguem por sentido completamente opostos às ações de conscientização realizadas pelo Estado, pelo que se destaca a campanha “Mais Segurança no Trânsito”, apresentada em 19 de junho de 2018, que tem por objetivo a sensibilização da população catarinense para os altos índices de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas e as suas graves consequências.

Nestes mesmos termos, esta Secretaria entende pela existência de uma clara relação entre o aumento da frota de motocicletas, possivelmente estimulada pelo Estado e o número de mortes e cidadãos sequelados, trazendo, portanto, um forte impacto econômico negativo haja vista os gastos com possíveis indenizações, resgates, tratamentos hospitalares e psicológicos.



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
CONSULTORIA JURÍDICA



Assim, quanto às disposições do referido projeto, ratificamos a manifestação da SCPar, inclusive no que se refere a inexistência de processos de concessão de rodovias estaduais em andamento, com as nossas devidas considerações.

Isto posto, opinamos pela inviabilidade da Emenda Substitutiva Global aos Projetos de Lei nº 304.3/2018 e nº 0008.9/2019 quanto à legalidade e constitucionalidade.

Encaminhem-se os autos ao Secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade para referendar o presente parecer em cumprimento ao Decreto nº 2.382/2014, art. 7º, inciso VII, após, devolva-se à Gerência de Mensagens e Atos Legislativos (GEMAT).

Este é o parecer.

Florianópolis, 06 de novembro de 2019.

Gabriela de Souza Zanini
Consultora Jurídica
OAB/SC nº 18.150
Matrícula 358.201-9



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
CONSULTORIA JURÍDICA



DESPACHO

(Processo SCC 11340/2019)

Nos termos do art. 7º, inciso VII, do Decreto Estadual nº 2.382, de 2014, ACOLHO integralmente o PARECER/COJUR/SIE nº 653/2019, da lavra Consultoria Jurídica desta Pasta, determinando encaminhamento à Casa Civil.

Florianópolis, 07 de novembro de 2019.

CARLOS HASSLER

Secretário de Estado da Infraestrutura
e Mobilidade



Ofício nº 167/2019
2019.

Florianópolis - SC, 05 de novembro de

Senhor diretor,

Cumprimentando-o cordialmente, em atenção a seu Ofício nº 1232/CC-DIAL-GEMAT, segue manifestação nas páginas 04 á 12 do processo SCC 11341/2019 para conhecimento e providências pertinentes.

Atenciosamente,

Gustavo Salvador Pereira
Diretor Presidente
SC Participações e Parcerias S.A.

Excelentíssimo Senhor
ALISSON DE BOM DE SOUZA
Diretor de Assuntos Legislativos
Secretaria de Estado da Casa Civil
Centro Administrativo do Governo
Florianópolis, SC

Excelentíssimo Senhor Diretor Presidente
GUSTAVO SALVADOR PEREIRA

Florianópolis, 1º de novembro de 2019.

CONTEXTUALIZAÇÃO

Em atendimento ao Ofício 1232/CC – DIAL-GEMAT, contido no processo SCC 11341/2019, que foi encaminhado à SC Participações e Parcerias S.A. - SCPar, órgão promotor e executor do Programa de Parcerias e Investimentos do Governo do Estado de Santa Catarina (PPI-SC), apresentamos a seguir nossa manifestação.

Trata-se dos Projetos de Lei nº 3043/2018 e 89/2019, apresentados respectivamente pelos deputados Milton Hobus e Ivan Naatz. O primeiro “isenta os veículos automotores de duas rodas do pagamento de pedágio nas rodovias estaduais de Santa Catarina”. O segundo “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”. Cabe ressaltar que o PL 89/2019, por ser mais recente, tramita em apenso ao PL 3043/2018.

ANÁLISE

Procederemos aqui a análise elaborada pela equipe técnica da SCPar responsável pelo PPI-SC, no qual apresentaremos as respostas aos três questionamentos contidos no pedido de diligência requerido no ofício GPS/DL/1385/2019, disponível nos autos do processo SCC 11305/2019.

I. Há programas de concessão de rodovias estaduais catarinenses em curso?

No momento, o Estado de Santa Catarina não possui projetos específicos para concessão de rodovias estaduais. Entretanto, tendo em vista que a gestão do sistema rodoviário estadual é competência da Secretaria de Estado da Infraestrutura, recomenda-se que seja consultada a respeito do interesse em realizar futuras concessões de trechos de rodovias estaduais.

Todavia, no território catarinense existem trechos de rodovias federais já concedidas pelo Governo Federal, sob regulação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), como é o caso da BR-101 e BR-116. Além dessas, está em fase de estudos à concessão da BR-101 Sul, BR-470 e BR-280. Nos estudos de novas concessões de rodovias federais em território catarinense (BR-470 e BR-280), está sendo avaliada a possibilidade de incorporação de trechos de rodovias estaduais em conjunto com os lotes de rodovias federais, por meio da delegação de rodovias estaduais à União especificamente para a concessão. As pesquisas indicam que a integração de determinados trechos de rodovias estaduais à malha federal apresenta sinergia positiva, possibilitando a redução das tarifas por meio da eliminação de rotas de fuga, a inserção de investimentos em manutenção e aumento de capacidade nas rodovias estaduais e a melhoria do nível de serviço destas rodovias.

II. Em caso afirmativo, quais rodovias?

As rodovias que integrariam um eventual programa de concessões rodoviárias em Santa Catarina ainda não foram encaminhadas à SCPAr para análise e inclusão no Programa de Parcerias e Investimentos do Estado de Santa Catarina (PPI-SC). Porém, como foi dito anteriormente, cabe consulta à Secretaria de Estado da Infraestrutura para validar essa informação.

Entre as rodovias que estão sendo avaliadas para inserção no programa federal de concessões estão a Rodovia SC-412 entre Itajaí e Ilhota (integrada à concessão da Rodovia BR-470), e a Rodovia SC-418, entre São Bento do Sul e Joinville (integrada à concessão da Rodovia BR-280), conforme imagem abaixo, extraída do site do Governo Federal:



III. Qual o impacto da presente matéria numa eventual concessão?

Inicialmente, trataremos da intenção ou vontade dos legisladores, por meio das justificativas apresentadas nos dois projetos de lei. No PL 3043/2018, afirma o autor: “visa estimular o uso de veículo menos poluente (de duas rodas), bem como otimizar os gastos com a infraestrutura catarinense”. Tal afirmação demonstra falta de conhecimento sobre a emissão de poluentes e os impactos socioambientais provocados pelo uso das motocicletas.

Primeiramente, em relação à emissão de poluentes, é importante destacar que as motocicletas são mais poluentes que os automóveis. O 2º

Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por Veículos Automotores (Ministério do Meio Ambiente, 2014)¹ aponta que 35% das emissões totais nacionais para monóxido de carbono (CO) e 25% para hidrocarbonetos (HC), são oriundas das motocicletas.

Outrossim, o deputado autor do projeto de lei entende que sua iniciativa otimiza os gastos com a infraestrutura catarinense, porém, é sabido que, somente na Região Metropolitana de Florianópolis, as motocicletas realizam apenas 9% das viagens, mas são responsáveis por 50% das mortes em acidentes de trânsito na região, de acordo com dados do Plamus². O número de vítimas fatais de acidentes de trânsito de usuários de motocicleta é o dobro do número de vítimas fatais de acidentes de ocupantes de automóvel. Estudos realizados em Vitória (ES), Rio Branco (AC) e Palmas (TO) apresentam índices muito parecidos (Vasconcellos, 2013)³.

E à medida que a frota de motocicletas cresce no Brasil a altas taxas de crescimento, o número de acidentes fatais cresce em uma velocidade alarmante, conforme relata Vasconcellos (2013):

As maiores cidades do Brasil apresentaram alto crescimento do número de mortes de motociclistas desde a década de 1990. Em São Paulo, as mortes passaram de 114 em 1991 para 512 em 2011 (350%) (CET, 2013). No caso de Brasília, o número médio de mortes por ano passou de 18 no período 1996-1999 para 92 no período 2004-2007 (411%) (Montenegro et al. 2011). No caso de Rio Branco (AC), enquanto os acidentes com ônibus, caminhões e bicicletas diminuíram no período entre 2005 e 2008, os acidentes com motocicletas aumentaram 29%.

O crescimento da participação das motos nos acidentes rodoviários também foi muito grande. No caso das rodovias sob concessão do país, que têm volume elevado de tráfego, o número de motocicletas envolvidas em

¹ Ministério do Meio Ambiente, Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por Veículos Automotores. Brasília (DF), 2014.

² Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis – PLAMUS. Florianópolis, SC, 2015.

³ Vasconcellos, Eduardo A. Risco no trânsito, omissão e calamidade: impactos do incentivo à motocicleta no Brasil. São Paulo, 2013.

acidentes passou de 1.349 em 1998 a 22.229 em 2012 (aumento de dezesseis vezes), ao passo que o aumento no caso de veículos leves e caminhões foi, respectivamente, de 4 e 3,5 vezes. No período, a quantidade de motocicletas envolvidas em acidentes aumentou de 3% a 11,4% do total de veículos acidentados. Os principais fatores, além da periculosidade da motocicleta, foram a alta velocidade – difícil de identificar por radares – e a circulação imprudente entre filas de veículos, copiada do comportamento verificado nas avenidas das grandes cidades (Vasconcellos, 2013). O número de mortes envolvendo motociclistas no Brasil entre 1996 e 2011 teve uma proporção parecida, um aumento de dezesseis vezes no número de vítimas fatais.

Os números decorrentes de acidentes de vítimas de motocicletas, porém, vão além das estatísticas. Vasconcellos (2013) menciona estudo realizado em 2014 na cidade de Cambé (PR) indica que os acidentes com motocicletas representaram 72,2% dos auxílios concedidos pelo INSS decorrentes de acidentes relacionados a transporte. Entre 1998 e 2011, houve um número adicional de mais de 226 mil internações hospitalares custeadas pelo SUS decorrentes de acidentes com motocicletas, sendo que esses eventos resultaram em mais de 65 mil fatalidades, representando um custo direto com as internações de mais de 10,5 bilhões de reais.

Os números decorrentes de acidentes de vítimas de motocicletas, porém, vão além das estatísticas. Estudo realizado em 2014 na cidade de Cambé (PR) indica que os acidentes com motocicletas representaram 72,2% dos auxílios concedidos pelo INSS decorrentes de acidentes relacionados a transporte. Entre 1998 e 2011, houve um número adicional de mais de 226 mil internações hospitalares custeadas pelo SUS decorrentes de acidentes com motocicletas, sendo que esses eventos resultaram em mais de 65 mil fatalidades, representando um custo direto com as internações de mais de 10,5 bilhões de reais.

No pedido de diligência, afirma-se que “é sabido que alguns estados possuem isenção de pedágio para as motocicletas nas rodovias concessionadas”. Entretanto, não foi explicitado no texto quais estados

possuem a suposta isenção, fato que deixa a argumentação frágil e sem embasamento. Aliás, o que se sabe é que já existem manifestações contrárias à isenção. Recentemente, o Governo de Goiás vetou projeto de lei sobre isenção de pedágio aos veículos de duas rodas, como consta no próprio site do executivo goiano:

O governador Ronaldo Caiado (DEM) vetou o autógrafo de lei nº 223, de 18 de setembro de 2019, que altera a Lei Complementar nº 19.999, de 2 de fevereiro de 2018 que autoriza a concessão das rodovias estaduais. A proposta 2128/17 da qual se trata o veto é de autoria do ex-deputado estadual Jean Carlo (PSDB), que pretende isentar o pagamento de pedágios aos veículos automotores de duas rodas, nas rodovias estaduais e federais do estado.

Da mesma forma, o STF já se posicionou, julgando em casos assemelhados, pela vedação da isenção de pedágio para uns em detrimento de outros, ao exemplo da Ação Direta de Inconstitucionalidade - ADI 2733/ES, emitida pelo Ministro Eros Grau teve a seguinte ementa:

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI N. 7.304/02 DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. EXCLUSÃO DAS MOTOCICLETAS DA RELAÇÃO DE VEÍCULOS SUJEITOS AO PAGAMENTO DE PEDÁGIO. CONCESSÃO DE DESCONTO, AOS ESTUDANTES, DE CINQUENTA POR CENTO SOBRE O VALOR DO PEDÁGIO. LEI DE INICIATIVA PARLAMENTAR. EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DOS CONTRATOS CELEBRADOS PELA ADMINISTRAÇÃO. VIOLAÇÃO. PRINCÍPIO DA HARMONIA ENTRE OS PODERES. AFRONTA.

1. A lei estadual afeta o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão de obra pública, celebrado pela Administração capixaba, ao conceder descontos e isenções sem qualquer forma de compensação.
2. Afronta evidente ao princípio da harmonia entre os poderes, harmonia e não separação, na medida em que o Poder Legislativo pretende substituir o Executivo na gestão dos contratos administrativos celebrados.
3. Pedido de declaração de inconstitucionalidade julgado procedente.

(ADI 2733/ES - Ministro Eros Grau. Plenário. Acórdão, DJ 03.02.2006. Acesso em 31.10.2019. www.stf.jus.br).

No que tange os aspectos técnico-operacionais de um contrato de concessão comum, alicerçado na Lei Federal 8.987/1995, importante afirmar que qualquer alteração nas projeções de receitas estimadas, que esteja sob risco do Poder Público, como é o caso de redução o isenção de tarifas, deverão ser ressarcidas ao parceiro privado. Sobre isso, vale a citação de Maurício Portugal Ribeiro⁴:

Para que sejam viáveis as concessões comuns e PPPs, é indispensável alguma proteção para que o parceiro privado não seja espoliado por decisões oportunistas do governante da vez, reduzindo, por exemplo, tarifas, ou exigindo níveis de serviço superiores que os originalmente pactuados desarrazoadamente, apenas com objetivos de ganhos políticos temporários. É isto que justifica e que pode ser resumida na seguinte dicção: uma das funções do sistema de equilíbrio econômico financeiro é mitigar o risco de mudanças no contrato realizadas por oportunismo político.

Embora as argumentações expostas anteriormente já indiquem também a fragilidade do PL 89/2019, que trata da obrigação das concessionárias de rodovias do estado de Santa Catarina a disponibilizarem cancelas ou passagens exclusivas para uso de motocicletas, é mister indicar aqui que tal medida implicará obrigatoriamente em aumento dos custos de operação da concessionária. Fato este que leva ao aumento das tarifas de pedágio para todos os usuários.

Lembramos aqui da iniciativa natimorta na Câmara dos Deputados, chamado Projeto de Lei nº 5.077, de 2005, que tentou obrigar todas as praças de pedágio a criarem guichês específicos para o atendimento à veículos ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas e triciclos. Na ocasião, a Comissão de Constituição de Justiça (CCJ) da Câmara Federal, em reunião ordinária, opinou pela inconstitucionalidade e injuridicidade do referido Projeto de Lei.

⁴ RIBEIRO, M. P. (2011) III.5. Distribuição de Riscos e Equilíbrio Econômico-Financeiro.

Ademais, existem outras iniciativas que podem reduzir o tempo de permanência dos motociclistas nas praças de pedágio, tais como sistemas inovadores de pagamento semiautomático de tarifa de pedágio para motociclistas, através de pulseira de borracha ou um cartão, ambos equipados com dispositivo de chip.

CONCLUSÕES

A célebre frase de Milton Friedman pode ser parafraseada aqui para dizermos com toda propriedade que não existe pedágio grátis. E como reza Duarte (2009, p.126), “nenhuma isenção institui, pura ou simplesmente, um favor. Vem sempre acompanhada de uma compensação pela sua aplicação”. Queremos dizer que alguém pagará a conta da isenção proposta. Ou o Estado de Santa Catarina arcará com esse custo ou o usuário de veículo de quatro ou mais rodas pagará a conta de uma tarifa mais cara. Obviamente, vale a máxima que onde todos pagam, todos pagam menos.

Em relação ao estímulo do uso de veículos de duas rodas, de acordo com o relato feito anteriormente, os dados apresentados mostram que o uso da motocicleta resulta inevitavelmente em alta ocorrência de acidentes e que, na realidade, é impossível usar uma motocicleta por muitos anos sem uma altíssima probabilidade de se envolver em acidentes. Considerando o alto risco, portanto, é uma temeridade a adoção de ações que visem o estímulo desse modo de transporte.

Sobre a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato que sofrer alterações nas projeções de receitas – como seria o caso de isenção de tarifas para motos – lembramos que o Poder Público necessariamente irá arcar com os custos de ressarcimento à concessionária, pois a impossibilidade de cobrança de tarifa afeta diretamente o parceiro privado. Nesse tipo de circunstância, o “sistema do equilíbrio econômico-financeiro é utilizado para

indenizar ao parceiro privado o prejuízo decorrente do evento de força maior, de modo a cumprir a matriz de riscos contratual⁵.

Finalmente, entende-se que as únicas isenções aceitas hoje em rodovias concessionadas são as de veículos oficiais, respaldadas no Decreto-Lei nº 791/1969, Decreto nº 94.002/1987 e nas resoluções 3.916 de 18 de outubro de 2012 e 5.016 de 18 de fevereiro de 2016, emitidas pela ANTT. Logo, a manifestação do PPI-SC / SCPar é contrária aos projetos de lei nº 3043/2018 e 89/2019, apresentados respectivamente pelos deputados Milton Hobus e Ivan Naatz.

Cordialmente,

Equipe técnica do Programa de Parcerias e Investimentos do Estado de Santa Catarina (PPI-SC) / SC Participações e Parcerias S.A. – SCPar:

Ramiro Zinder, Secretário Executivo de PPPs;

Maurício Melo, Coordenador de Negócios;

Guilherme Medeiros, Coordenador Técnico;

Eduardo Cunha, Analista de Negócios;

Paulo Ramos, Analista de Negócios; e

Marcela Felício, Analista Jurídica

⁵ RIBEIRO, M. P. (2011) III.5. Distribuição de Riscos e Equilíbrio Econômico-Financeiro.



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO



PARECER Nº 401/19-PGE

PROCESSO : SCC 00011342/2019

ASSUNTO : Pedido de Diligência

INTERESSADO : Secretaria de Estado da Casa Civil

Ementa: Pedido de diligência acerca da constitucionalidade e legalidade da Emenda Substitutiva Global aos Projetos de Lei n. 304.3/2018 e 0008.9/2019, que “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”, oriundo da Comissão de Finanças e Tributação da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC). Artigo 71, incisos I e XXI da Constituição Estadual. Matéria afeta ao Poder Executivo. Vício de Iniciativa. Inconstitucionalidade.

Senhora Procuradora-Chefe da Consultoria Jurídica,

Em atenção à solicitação contida no Ofício nº 1233/CC-DIAL-GEMAT, de 25 de outubro de 2019, os presentes autos foram remetidos a esta Procuradoria para o cumprimento de diligência acerca da Emenda Substitutiva Global aos Projetos de Lei n. 304.3/2018 e 0008.9/2019, que “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”, oriundo da Comissão de Finanças e Tributação da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC).

O projeto está em tramitação na Comissão de Constituição e Justiça da ALESC, tendo vindo a esta Procuradoria por força do art. 71, XII, da Constituição Estadual, que assim dispõe:



Art. 71 — São atribuições privativas do Governador do Estado:
(...)

XII - ministrar, por escrito, as informações e esclarecimentos que lhe forem solicitados pela Assembleia Legislativa, no prazo máximo de trinta dias;

Acerca do texto proposto, extrai-se:

Artigo 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.

Artigo 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.

Artigo 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 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.

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

A concessão de isenção de pedágio a motocicletas por meio de projeto de lei de iniciativa do Poder Legislativo já foi objeto de análise por essa Consultoria Jurídica no Parecer n. 519/07, consoante se infere:

"Trata-se de pedido do Sr. Procurador-Geral do Estado, Dr. Adriano Zanotto, para verificar a constitucionalidade de Projeto de Lei que isenta motocicletas e similares do pagamento de



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

pedágio.

O pedágio por força do disposto no inciso V do artigo 150 da Constituição Federal foi legitimado constitucionalmente como de natureza tributária. Discute-se doutrinariamente se seria taxa (tributo) ou preço público.

Segundo Luciano Amaro, na obra 'Direito Tributário Brasileiro', *a Constituição relaciona o pedágio com uma atuação estatal específica, pois ele tem por fato gerador a utilização de vias conservadas pelo Poder Público. Não é a construção de uma estrada, de per si, que embasa a exigência do pedágio; essa obra pública pode dar lugar à contribuição de melhoria. Já o pedágio é cobrável de quem trafegue pela via pública, e, por isso, frui a utilidade propiciada pela obra do Estado* (obra citada, pág. 49, 9 edição, grifo nosso).

O Pedágio é cobrado para que a via pública se encontre em bom estado de utilização; isto é, sem buracos, com acostamento, sinalizada, e as motocicletas se beneficiam destas condições especiais da estrada, fruem destes benefícios; sendo assim, as justificativas apresentadas pelo autor do projeto de lei não convencem.

O pedágio, em geral, se dá através de concessão relativa à exploração de vias públicas. Segundo Hely Lopes Meirelles a concessão *'é a delegação contratual da execução do serviço, na forma autorizada regulamentada pelo Executivo. O contrato de concessão é ajuste de Direito Administrativo, bilateral, oneroso, cumulativo e realizado intuitu personae. Com isso se afirma que é acordo administrativo (e não um ato unilateral da Administração)...'* (Direito Administrativo Brasileiro, pág. 385/386, 32 edição). Assim sendo, as regras do contrato de concessão não podem mudar por Lei, unilateralmente, a menos que haja uma compensação financeira, sob pena de acarretar um desequilíbrio financeiro de tais contratos.

O Supremo Tribunal Federal já enfrentou a questão, vejamos:

ADI 2733/ ES - ESPÍRITO SANTO

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE

Relator(a): Min. EROS GRAU

Julgamento: 26/10/2005

Órgão Julgador: Tribunal Pleno

Publicação DJ 03-02-2006 PP-00011

EMENT VOL-02219-02 PP-00280

Parte(s)



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO**



REQTE.(S) : GOVERNADOR DO ESTADO DO
ESPÍRITO SANTO ADV.(A/S) : PGE-ES-FLÁVIO
AUGUSTO CRUZ NOGUEIRA REQDO.(A/S) :
ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO ESPÍRITO
SANTO

EMENTA: AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI N. 7.304/02 DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. EXCLUSÃO DAS MOTOCICLETAS DA RELAÇÃO DE VEÍCULOS SUJEITOS AO PAGAMENTO DE PEDÁGIO. CONCESSÃO DE DESCONTO, AOS ESTUDANTES, DE CINQUENTA POR CENTO SOBRE O VALOR DO PEDÁGIO. LEI DE INICIATIVA PARLAMENTAR. EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DOS CONTRATOS CELEBRADOS PELA ADMINISTRAÇÃO. VIOLAÇÃO. PRINCÍPIO DA HARMONIA ENTRE OS PODERES. AFRONTA. 1. A lei estadual afeta o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão de obra pública, celebrado pela Administração capixaba, ao conceder descontos e isenções sem qualquer forma de compensação. 2. Afronta evidente ao princípio da harmonia entre os poderes, harmonia e não separação, na medida em que o Poder Legislativo pretende substituir o Executivo na gestão dos contratos administrativos celebrados. 3. Pedido de declaração de inconstitucionalidade julgado procedente.

Decisão

O Tribunal, por unanimidade, julgou procedente a ação e declarou a inconstitucionalidade da Lei nº 7.304, de 29 de agosto de 2002, do Estado do Espírito Santo, nos termos do voto do relator. Votou o Presidente, Ministro Nelson Jobim. Ausentes, justificadamente, os Senhores Ministros Carlos Velloso, Cezar Peluso e, neste julgamento, a Senhora Ministra Ellen Gracie.

Ante o exposto, entendemos que o projeto de lei como apresentado, sem compensações, é INCONSTITUCIONAL".

É verdade que, no caso em apreço, o texto legal busca pré-estabelecer condições no edital e cláusulas contratuais a serem inseridas futuramente, diversamente do parecer acima transcrito que tratava de projeto



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO**



de lei que impunha a isenção imediata do pedágio, inclusive em contratos então vigentes.

Entretanto, não há dúvidas de que, da mesma forma como no parecer acima mencionado, a matéria tratada é de competência do Poder Executivo, a quem cabe a gestão e a administração dos serviços públicos, ainda que sob o regime de concessão, nos termos do que estabelece o artigo 71, incisos I e XXI da Constituição do Estado, in verbis:

Art. 71. São atribuições privativas do Governador do Estado:

I - exercer, com o auxílio dos Secretários de Estado, a direção superior da administração estadual;

[...]

XXI - exercer outras atribuições previstas nesta Constituição.

Com efeito, a emenda substitutiva global aos projetos de lei sob análise, de iniciativa no Poder Legislativo, ao propor isenção de pedágio a motocicletas dentre outras obrigações, impõe a inclusão de cláusulas contratuais que, por certo, interferem na forma de contratação, valor do pedágio, formas de compensação, dentre outros fatores relacionados ao equilíbrio econômico-financeiro do pacto a ser firmado, invadindo esfera de competência do Poder Executivo (artigo 2º da Constituição Federal), a quem cabe a regulamentação e a gestão dos contratos administrativos.

Há, portanto, manifesto vício de iniciativa, razão pela qual entende-se que a proposta legislativa é inconstitucional.

É o parecer que submeto à consideração superior.

Florianópolis, 04 de novembro de 2019

DANIELA SIEBERICHS LEAL
Procuradora do Estado



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO



PROCESSO : SCC11342/2019
ORIGEM : SECRETARIA DE ESTADO DA CASA CIVIL
INTERESSADO : Secretário de Estado da Casa Civil
ASSUNTO : COJUR - Diligência de Projeto de Lei

Senhora Procuradora-Geral do Estado,

De acordo com o parecer da Procuradora do Estado Daniela Sieberichs Leal, exarado nos autos do Processo SCC11342/2019.

À vossa consideração.

Florianópolis, 04 de novembro de 2019.

Queila de Araújo Duarte Vahl
Procuradora-Chefe da Consultoria Jurídica



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
GABINETE DA PROCURADORA-GERAL DO ESTADO**



SCC 11342/2019

Assunto: Pedido de diligência acerca da constitucionalidade e legalidade da Emenda Substitutiva Global aos Projetos de Lei n. 304.3/2018 e 0008.9/2019, que “*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*”, oriundo da Comissão de Finanças e Tributação da Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC). Artigo 71, incisos I e XXI da Constituição Estadual. Matéria afeta ao Poder Executivo. Vício de Iniciativa. Inconstitucionalidade.

Origem: Casa Civil - CC.

De acordo com o **Parecer nº 401/19-PGE** da lavra da Procuradora do Estado Dra. Daniela Sieberichs Leal, referendado pela Dra. Queila de Araújo Duarte Vahl, Procuradora-Chefe da Consultoria Jurídica.

EDUARDO ZANATTA BRANDEBURGO
Procurador-Geral Adjunto para Assuntos Jurídicos

DESPACHO

01. Acolho o **Parecer nº 401/19-PGE** referendado pelo Dr. Eduardo Zanatta Brandeburgo, Procurador-Geral Adjunto para Assuntos Jurídicos.

02. Encaminhem-se os autos à origem.

Florianópolis, 07 de novembro de 2019

CÉLIA IRACI DA CUNHA
Procuradora-Geral do Estado