



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
do Estado de São Paulo

PODER LEGISLATIVO

Projeto de Lei Complementar Nº 54/2023

Processo Número: **6692/2023** | Data do Protocolo: 28/03/2023 16:47:56

Autoria: **Tenente Coimbra**

Coautoria:

Ementa: Acrescenta artigo à Lei Estadual nº 7.835, de 08 de maio de 1992, que autoriza o Poder Executivo a delegar, por meio de concessão ou de permissão, os serviços públicos que menciona e dá outras providências.





Projeto de Lei Complementar

Acrescenta artigo à Lei Estadual nº 7.835, de 08 de maio de 1992, que autoriza o Poder Executivo a delegar, por meio de concessão ou de permissão, os serviços públicos que menciona e dá outras providências.

A ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º – Fica acrescentado à Lei nº 7.835, de 08 de maio de 1992, seguinte artigo 14:

“Artigo 14 – Ficarà vedado o reajuste tarifário anual nas vias públicas estaduais em que as obras de melhoramento estiverem atrasadas.

§ 1º – Para fins do disposto no caput, serão consideradas atrasadas, as obras que estiverem em desacordo com o cronograma de investimentos vigente, desde que devidamente comprovada culpa da concessionária ou permissionária no correspondente processo, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

§ 2º – A aplicação do disposto no caput aos contratos celebrados antes de sua inclusão fica condicionada à adoção de medidas de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, nos termos do § 4º do art. 9º da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995”.

Art. 2º Caberá ao Poder concedente decidir acerca da conveniência e oportunidade da aplicação do disposto nesta lei aos contratos já em curso, avaliando o impacto orçamentário das medidas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 3º – Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A presente propositura tem por objetivo impedir que nas vias públicas estaduais e nas federais exploradas pelo Estado por delegação da União, as concessionárias ou permissionárias aumentem as tarifas dos pedágios nos trechos em que as obras de melhoramento estiverem atrasadas.

As rodovias são privatizadas com dois objetivos principais, um de “desafogar” o Estado no que se refere à manutenção das rodovias estaduais, o segundo é de promover melhorias dessas estradas, como por exemplo, a duplicação das faixas.

Nesse sentido, é sabido que as concessionárias e permissionárias descumprem rotineiramente o cronograma das obras, com único intuito de aferir maior lucro em detrimento dos usuários das rodovias. Sendo assim, esse projeto de lei complementar tem por finalidade fazer com que as concessionárias e permissionárias cumpram com cronograma das obras de melhoria das rodovias, bem como que os usuários não arquem com o aumento das tarifas enquanto as empresas não cumprirem com o seu compromisso.

Sobre a matéria, cumpre observar que a cobrança de pedágio constitui retribuição pela utilização de vias conservadas pelo poder público. O serviço público de conservação de vias usualmente é delegado na forma do art. 175 da Constituição da República, segundo o qual “incumbe ao Poder Público, na forma da





lei, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos”.

Nos termos do dispositivo constitucional transcrito, os serviços públicos podem ser prestados diretamente pela administração pública ou de forma descentralizada, por meio de concessão ou permissão. O parágrafo único desse mesmo artigo determina, ainda, que a lei disporá sobre o regime das empresas concessionárias e permissionárias, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, as condições de caducidade, fiscalização e rescisão, os direitos dos usuários, a política tarifária e a obrigação de manter um serviço adequado, ou seja, a norma em apreço, jamais afronta o direito dos usuários (inciso II), a uma justa política tarifária (inciso III) e a obrigação de manter serviço adequado.

É interessante observar que, quando o Estado celebra esse tipo de avença, ele não transfere a titularidade do serviço para a empresa privada, mas tão somente a sua execução, uma vez que o Estado continua sendo o último responsável pela adequada e correta prestação do serviço de forma a melhor atender às necessidades coletivas.

Conforme consta no art. 11º da Lei Estadual nº 7.835, de 1992, “A tarifa, cobrada diretamente dos usuários, é o componente da remuneração devida ao concessionário, devendo ser fixada segundo critérios que propiciem harmonia entre a exigência de prestação e de manutenção de serviço adequado e a justa remuneração da empresa concessionária.” (grifo nosso).

Na hipótese de delegação de serviço público, as normas constantes no edital de licitação e no contrato deverão obedecer ao princípio do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, o que, segundo a doutrina de Maria Sylvania Zanella di Pietro (Parcerias na Administração Pública, São Paulo, Editora Atlas, 4ª ed., p. 77), equivale a garantir que o contratado tenha assegurada a percepção de remuneração que lhe permita executar suas obrigações e manter, durante toda a execução do contrato, a relação custo benefício estabelecida no momento de sua celebração.

Convém destacar ainda a Lei Complementar nº. 914 de 14 de janeiro de 2002 (Cria a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo – ARTESP), em especial o artigo 4º, incisos VI e IX e § 1º, que assim dispõe: “Artigo 4º - A ARTESP, no âmbito dos serviços compreendidos em suas finalidades, terá as seguintes atribuições: VI - zelar pela prestação de serviço adequado, considerando-se como tal todo aquele que satisfaça as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas; IX - avaliar permanentemente a política tarifária, propondo revisões ditadas pelo interesse público; § 1º - Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso V, a ARTESP cuidará de compatibilizar as tarifas pagas pelos usuários com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado.” (grifo nosso)

Dessa forma, a readequação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato é obrigação do poder concedente quando ficar demonstrada que a equação matemática prevista originariamente no edital e no contrato foi alterada. Caberá a ele, segundo seus critérios de conveniência ou oportunidade, optar por uma medida compensatória ou por alguma outra, isto é, a matéria está inserida no poder de controle e fiscalização outorgado ao poder concedente. Caracteriza medida administrativa, concreta, que deve ser tomada no âmbito do Poder Executivo. Ademais, a demonstração e a verificação da quebra do equilíbrio do contrato devem ser realizadas tendo em conta levantamentos e cálculos complexos, que deverão nortear a adoção do meio mais apropriado para readequação orçamentário-financeira do ajuste.

Por outro lado, caso a concessionária não execute as obras obrigatórias e essenciais para segurança e fluidez do tráfego, previstas nos instrumentos contratuais, não faz sentido que o usuário continue arcando com reajustes de tarifas.

Assim, diante dessa realidade, conclui-se que serviço público existe para satisfazer as necessidades da coletividade, visando sempre o interesse público. Portanto, no momento em que a Administração Pública deixa de prestá-los diretamente, transferindo essa função para empresas privadas, mais do que nunca faz se necessária a criação de mecanismos protetivos para a defesa dos usuários desses serviços, resguardando os princípios constitucionais que regem a prestação dos serviços públicos. O serviço continua a ser público, as normas que se destinam a disciplinar as relações entre usuário e prestador de serviços são de ordem pública, portanto, inderrogáveis.

Nesse diapasão, imperioso mencionar o disposto no artigo 5º da Constituição Federal, de que trata “Dos Direitos e Garantias Fundamentais”, dispõe que o Estado promoverá a defesa do consumidor, consoante se infere: “Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se





aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor” (grifo nosso).

Assim, o objetivo do projeto em apreço é proceder com a inclusão de mecanismos de proteção aos usuários, com o objetivo de compatibilizar o serviço prestado pelas concessionárias com aquele recebido pelos usuários, leia-se, consumidores, de modo a impedir o aumento das tarifas dos pedágios nos trechos em que as obras de melhoramento e implantação estiverem atrasadas.

Trata-se, portanto, de medida que se coaduna com o interesse público e vai ao encontro dos interesses dos particulares, diretamente afetados por cobranças desarrazoadas e sem a devida contraprestação por parte das concessionárias e permissionárias.

Ademais, diante do exposto no art. 22 do Código de Defesa do Consumidor, há de se concluir que todos os serviços prestados pelo poder público ou por ele concedido ou permitido, tem forçosamente natureza essencial e por essa causa, não podem sofrer interrupções, sob pena de causar graves danos aos consumidores, que por sua vez possuem o direito de os terem assegurados.

Dessa forma, os serviços públicos estão plenamente sujeitos às normas do Código do Consumidor implicando que, não sendo adequada e eficaz a prestação destes serviços, responde a Administração Pública nos termos da lei protetiva do consumidor.

Recentemente, a pedido da Ordem dos Advogados do Brasil – Seccional Espírito Santo (OAB-ES), a Justiça Federal suspendeu o reajuste do pedágio na BR-101, no Estado. A decisão foi tomada pelo juiz Aylton Bonomo Junior, da 3ª Vara Federal Cível de Vitória. De acordo com o magistrado, se o reajuste não fosse suspenso, seria impossível ressarcir os milhares de consumidores que estão utilizando a rodovia neste período, “pagando por uma tarifa em valor superior ao devido”.

De acordo com a petição inicial, a ação “*tem por finalidade a obtenção de provimento jurisdicional para eximir que os cidadãos que transitam com seus veículos automotores no Espírito Santo pela BR 101 (contrato de concessão do lote correspondente a 475,9 km da Rodovia BR-101/ES/BA), sejam surpreendidos por aumentos tarifários dos pedágios, incompatíveis com as evidentes/robustas irregularidades e inexecuções contratuais, especialmente em razão das recentes auditorias realizadas pelo Tribunal de Contas da União e de operação deflagrada pela Polícia Federal que trouxeram à tona e evidenciaram a apropriação indevida de recursos pagos pelo cidadão-usuário graças a falhas e normas irregulares editadas pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), órgão que deveria fiscalizar o serviço*” Em suma, a demandante alega que: (i) a concessionária não cumpriu o cronograma de obras previsto no contrato de concessão, especialmente no tocante à duplicação da rodovia; (ii) a ANTT é omissa na adoção das medidas sancionatórias à concessionária, inclusive autorizando seguidos reajustes da tarifa, em violação aos direitos dos usuários da rodovia; (iii) estes fatos vêm sendo amplamente alardeados pela imprensa e pelo Tribunal de Contas da União (vide Acórdão SCN 010.482/2016-4). (grifo nosso).

Nessa ordem de ideias, a propositura busca evitar que o descumprimento de obrigações previstas expressamente no contrato de concessão e ainda não executadas seja recompensado por uma majoração ou mesmo uma redução insignificante da tarifa básica de pedágio, em verdadeiro estímulo ao inadimplemento do cronograma de investimentos.

Sala das sessões,

DEPUTADO TENENTE COIMBRA

Tenente Coimbra - PL



PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

O documento acima foi assinado eletronicamente e pode ser acessado no endereço <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade> utilizando o identificador 360033003700330035003A005000

Assinado eletronicamente por **Tenente Coimbra** em **28/03/2023 16:34**

Checksum: **789AC227653898843AFE2C8D8F38A3236F949702992447520FB603F1F3924FA7**

