



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
do Estado de São Paulo

PODER LEGISLATIVO

Projeto de Lei Complementar n° 131/2023

Processo Número: **28650/2023** | Data do Protocolo: 19/09/2023 15:53:55

Autoria: **Ana Perugini**

Assinaturas Indicadas:

Ementa: Altera a Lei Complementar n° 914 de Janeiro de 2002 que cria a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP. .



Autenticar documento em <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade>
com o identificador 3100300034003400310038003A004300, Documento assinado digitalmente
conforme art. 4º, II da Lei 14.063/2020.



Projeto de Lei Complementar

Altera a Lei Complementar nº 914 de Janeiro de 2002 que cria a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo – ARTESP.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO DECRETA:

Artigo 1º - O inciso IV do Artigo 3º da Lei Complementar nº 914 de 14 de janeiro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

IV- fixar regras procedimentais, inclusive em relação ao estabelecimento, revisão, reajuste e aprovação de tarifas e taxas, que permitam a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessões e termos de permissões de serviços públicos de transporte, contemplando nas revisões contratuais, isenção tarifária de pedágio, nas rodovias estaduais, os veículos cujos proprietários possuam residência permanente ou que explorem atividade profissional no município em que se localizar a praça de pedágio.

Artigo 2º - O inciso XXXI do Artigo 4º da Lei Complementar nº 914 de 14 de janeiro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

XXXI - definir, na elaboração do edital, os riscos existentes em cada tipo de contrato, atribuindo-os aos diferentes agentes envolvidos no serviço, bem como contemplar nos instrumentos convocatórios, isenção tarifária de pedágio, nas rodovias estaduais, os veículos cujos proprietários possuam residência permanente ou que explorem atividade profissional no município em que se localizar a praça de pedágio.

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

JUSTIFICATIVA

O aumento do número de praças de pedágios vem acarretando ônus desproporcional especialmente aos moradores e trabalhadores de municípios onde são instaladas as referidas praças de cobrança. De fato essa específica população é penalizada economicamente em seus deslocamentos diários.

Atividades do dia-a-dia da população – ir à escola ou ao trabalho, por exemplo, assim como as atividades produtivas acabam sendo prejudicadas pelo aumento do custo de transporte, resultado direto





da implantação da praça de cobrança de pedágio justamente em trecho de rodovia estadual que atravessa o território municipal.

Indústrias e produtores rurais, empresas que realizam entregas a domicílio ou outros profissionais se vêem com um aumento, difícil ou impossível de suportar, de seu custo operacional.

A localização de uma praça de pedágio num determinado município pode comprometer sua competitividade econômica, podendo assumir contornos imagináveis e inaceitáveis, no que tange a estagnação econômica local podendo reduzir empregos e impulsionar a evasão populacional.

A concessão da isenção de pagamento de tarifa para esses usuários da rodovia não constitui privilégio, mas, antes, medida que restabelece a justiça, visto que, muitos usuários da rodovia tem deslocamento de curta distância, de característica urbana, dentro de um mesmo município ou entre municípios contíguos.

Insta-se ainda consignar que a Lei Complementar nº 914, de 2002, que criou a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo – ARTESP, conferiu a esta Autarquia, competência para regulamentar a específicas questões que tangenciam a política tarifária que permita a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessões e termos de permissões de serviços públicos de transporte, pelo que a contemplação de isenções, em atendimento às peculiaridades de determinadas regiões quando da implantação de praças de pedágios ou revisões contratuais que reflitam aditamentos de natureza pecuniária que impactem na fixação de valores, devem ser realizada quando da formulação de editais e/ou aditamentos contratuais;

Neste sentido, em perfunctória análise da questão acima exposta, à toda evidência impõem-se ser adotados critérios objetivos na estipulação ou isenção de tarifas, de modo a garantir igualdade de tratamento aos usuários das rodovias paulistas, respeitando-se os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade. Ou seja, o consumidor residente próximo à praça do pedágio ou que trabalhe na circunscrição a que esta se localiza, não pode pagar a mesma tarifa que uma pessoa que transita uma distância muito maior e de forma esporádica, pois a adequação do serviço público relaciona-se com a isonomia no tratamento dos consumidores, tratando de forma desigual os desiguais, na medida de suas desigualdades, em conformidade com ao artigo 5º, I da Constituição Federal.

Com efeito, diversos são os precedentes emanados de nossos Tribunais pátrios, provocados pelo Ministério Público ao reconhecerem o direito da isenção tarifária em decorrência de relações fáticas casuísticas, ou a equalização da tarifa, exemplificado nos arestos abaixo colacionados que bem espelham o caso em espeque

AÇÃO CIVIL PÚBLICA. AGÊNCIA REGULADORA. RODOVIA FEDERAL. PRAÇA DE PEDÁGIO NOS LIMITES DE MUNICÍPIO. ISENÇÃO AOS MORADORES.

Equivocada a sentença que, em ação civil pública proposta pelo Ministério Público Federal, assegura a isenção permanente do pagamento de pedágio aos moradores de determinados bairros de Duque de Caxias, prejudicados pela instalação da praça de pedágio P1 da Rodovia BR-040 (km 104). No caso, existem caminhos alternativos à disposição dos moradores lindeiros supostamente prejudicados com a implantação da





praça de pedágio, ainda que mais extensos ou em piores condições de tráfego. Não há imposição legal de que seja assegurada a isenção ou certo tipo de acesso, e descabe ao Judiciário substituir a discricionariedade administrativa, e afetar os termos do contrato de concessão, em algo que apenas se revela como discricionariedade judicial. O Judiciário apenas deve interferir em caso de ilegalidade, nos termos vinculatórios do mandamento legal. Indevida, portanto, a imposição de permanente isenção a tais moradores, sem prejuízo de que os órgãos reguladores, ou o eventual contrato de concessão, considerem tais aspectos. Apelações da CON CER e da ANTT providas. (TRF2, 200551100049468, Sexta Turma Especializada, Relator Desemb. Fed. GUILHERME COUTO DE CASTRO, Data da publicação: 01/10/2012)

APELAÇÃO. DIREITO ADMINISTRATIVO E REGULATÓRIO. CONCESSÃO DA RODOVIA DUTRA. MORADORES DO MUNICÍPIO DE RESENDE. PREÇO PÚBLICO (OU TARIFA), E NÃO IMPOSTO. RAZOABILIDADE. ISENÇÃO TARIFÁRIA CONCEDIDA JUDICIALMENTE. EQUILÍBRIO ECONÔMICO FINANCEIRO DO CONTRATO DE CONCESSÃO. LEIS 8.987/95 E 8.666/93. PROVIMENTO.

1. O tema controvertido, objeto da ação civil pública ajuizada pela FAMAR - Federação das Associações de Moradores e Amigos de Resende e Associação de Moradores e Amigos de Engenheiro Passos, envolve a cobrança de tarifa do pedágio cobrada pela Apelante Concessionária da Rodovia Presidente Dutra S/A (Nova Dutra) na praça do pedágio de Itatiaia, relacionada à população que é domiciliada no Município de Resende, em especial os cidadãos residentes no Distrito de Engenheiro Passos. 2. Cuida-se de típica ação coletiva em que procura obter tutela em favor de possível interesse coletivo que teria sido violado. Assim, a pretensão de impor a obrigação à Nova Dutra de não cobrar valor de pedágio, em ambos os sentidos da rodovia, na praça do pedágio de Itatiaia, dos motoristas que tenham veículos com placa de Resende e dos motoristas que realizam o transporte coletivo de pessoas na linha Rodoviária/Engenheiro Passos, se afigura claramente demanda coletiva voltada à possível proteção dos interesses da coletividade dos motoristas de veículos que se relacionem ao município de Resende. 3. Não se trata de representação legal, mas de legitimação atribuída às associações para promover a tutela e proteção dos interesses coletivos, razão pela qual não se faz necessário que a ação civil pública contemple pretensão relacionada apenas aos associados, mas sim a todos aqueles que se encontrem nas condições de direito e de fato que mereçam ser tutelados. Cumpridos os três requisitos para que a associação seja considerada representativa dos interesses da coletividade na proteção dos direitos e interesses transindividuais, é mister reconhecer a legitimidade ativa. Eis os requisitos: a) a associação deve estar constituída nos termos da lei civil, no sentido de ter personalidade jurídica; b) a associação deve estar constituída há, pelo menos, um ano contado retroativamente da data da propositura da ação coletiva, com certa mitigação; c) a associação deve ter como finalidade institucional, prevista no estatuto, a proteção dos direitos e interesses difusos e coletivos por ela própria definidos como objeto de tutela. 4. Relativamente ao mérito da causa, efetivamente o pedágio cobrado pela Apelante, na rodovia Presidente Dutra, é preço público (ou tarifa), e não tributo. 5. Não há qualquer norma jurídica no Direito brasileiro que proíba a cobrança de pedágio de veículos que realizem tráfego intramunicipal. No município do Rio de Janeiro, há a via pública conhecida como "linha amarela" que não desborda dos limites territoriais urbanos do Município, e nunca houve qualquer questionamento a respeito da cobrança de pedágio. 6. Nos termos do contrato de concessão celebrado entre a Apelante e a União Federal, eventual concessão de isenção tarifária não gera qualquer direito à compensação. Ocorre que, no caso, tal isenção foi imposta pelo Estado-Juiz, sem que houvesse qualquer previsibilidade a esse respeito quando da pactuação da concessão. A cobrança da tarifa de pedágio é feita da universalidade de usuários dos serviços prestados pela concessionária, inclusive a realização de obras de manutenção, monitoramento, operação da rodovia, prestação de serviços médicos e de socorro emergencial, prestação





de serviço mecânico de urgência, entre outras atribuições. 7. A Lei n. 8.987/95 - Lei das Concessões - prevê, no art. 9o., que caso haja alteração unilateral do contrato que interfira no inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo. Tal regra é também contemplada na Lei n. 8.666/93 - Lei das Licitações - no art. 58. 8. Uma providência possível seria promover o aumento do valor da tarifa para os demais usuários, de modo a compensar as perdas decorrentes das receitas decorrentes da isenção. Tal medida geraria forte impacto e até mesmo o comprometimento do princípio da modicidade tarifária, como bem explicitou a ANTT nas suas manifestações nos autos. 9. A cobrança de pedágio é forma de limitar o tráfego de pessoas, mas tal limitação também existe quando o Estado não constrói rodovias ou não conserva adequadamente as que existem, impondo aos cidadãos que realizem percursos mais longos ou provocando maiores desgastes e avarias nos seus veículos. 10. Não há qualquer inconstitucionalidade ou ilegalidade na cobrança da tarifa de pedágio relativamente às pessoas que têm seus veículos com placa de Resende, ou que são transportadas em veículos de transporte coletivo entre as localidades do distrito de Engenheiro Passos e os outros distritos e bairros do município de Resende. 11. Apelação conhecida e provida. Embargos de declaração recebidos como agravo interno e improvido. Agravo interno julgado prejudicado. Pedido de reconsideração não conhecido. (TRF 2ª Região, AC 200802010191647, Rel. Des. Fed. GUILHERME CALMON NOGUEIRA DA GAMA, Sexta Turma Especializada, DJU - Data::10/07/2009 - Página::227).

Desta forma, nós parlamentares como medida de justiça devemos evitar ou amenizar o prejuízo dos que precisam conviver com as praças de pedágio no território de seu município acolhendo a presente propositura.

Ante nossa exposição, esperamos o apoio dos Nobres Pares na aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em []-2023.

Ana Perugini

Ana Perugini - PT



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 3100330036003100330038003A005000

Assinado eletronicamente por **Ana Perugini** em 19/09/2023 15:28

Checksum: **1B44855884C14D0A3EB72DB7C6E953E04009EEC8E1FE4E73FD09F35F1B1356F6**

