

PROJETO DE LEI DE DE DE 2018.

'Dispõe sobre a cobrança de pedágio em rodovias do Sistema Rodoviário Estadual'.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE GOIÁS, nos termos do art. 10 da Constituição Estadual, decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Capítulo 1

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta lei disciplina a cobrança de pedágio nas rodovias de jurisdição do Estado de Goiás.

Art. 2º A exploração da infraestrutura rodoviária mediante a cobrança de pedágio pressupõe o cumprimento dos requisitos e dispositivos regulamentares desta lei.

Art. 3º A exploração da infraestrutura rodoviária mediante a cobrança de pedágio, conforme as modalidades disciplinadas por esta lei, será pública ou privada.

§ 1º Na modalidade pública, a exploração não terá propósito de lucro, ficará a cargo de órgão da administração indireta, autarquia, empresa pública ou sociedade de economia mista, designado pelo Governador do Estado.

§ 2º Na modalidade privada, a exploração será concedida, mediante licitação, a empresa privada, conforme previsto no Art. 175 da Constituição Federal e da legislação federal e estadual, aplicáveis as concessões.

Art. 4º A exploração de infraestrutura rodoviária por meio de cobrança de pedágio será formalizada por intermédio de contrato administrativo, de dois tipos:

I - Contrato de Gestão, no caso da exploração pública; firmado entre o Governador, a Secretaria de Gestão Planejamento, a Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Recursos Hídricos, Infraestrutura, Cidades e Assuntos Metropolitanos e a autoridade rodoviária.

II – Contrato de Concessão, no caso da exploração privada, firmado pelo Governador do Estado, a Secretaria de Gestão Planejamento, a Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Recursos Hídricos, Infraestrutura, Cidades e Assuntos Metropolitanos, Autoridade Rodoviária e a empresa ou consórcio vencedor da licitação.

Art. 5º Pedágio é o preço público cobrado do usuário de infraestrutura rodoviária, a título de contraprestação pela oferta de condições de segurança, conforto e fluidez do trânsito em padrão de excelência.

Art. 6º Consideram-se atendidas as condições expostas no artigo anterior se a infraestrutura rodoviária:

I – possuir, de forma ininterrupta, pelo menos duas faixas de rolamento em cada sentido de trânsito, separadas fisicamente;

II – possuir pavimento e estrutura com níveis adequados de serventia, de acordo com parâmetros técnicos de ampla aceitação;

III – possuir acessos limitados;

IV – for dotada de defensas, sinalização e dispositivos de segurança em conformidade com as mais modernas recomendações de engenharia de tráfego;

V – ter eliminado previamente todos os pontos de acidentes no caso de rodovias existentes;

VI - ter características técnicas de projeto que permitam às diversas categorias de veículo automotora desenvolver, ao longo de todo o trajeto, a máxima velocidade permitida na legislação de trânsito;

VII – for explorada mediante a oferta permanente e adequada dos serviços:

A- de atendimento médico de emergência;

B- de atendimento mecânico de emergência;

C- de guarda e vigilância;

D- de informações e atendimento ao usuário;

E- de monitoração;

F- de limpeza e conservação da via;

G- de controle de peso de veículos;

H- de comunicação, incluindo serviços telefônicos e de rádio frequência;

Parágrafo único. No caso de exploração mediante cobrança de pedágio em rodovias existentes com condições geométricas e características técnicas, que não atendam as exigências preconizadas nos incisos V, VI e VII, examinadas as realidades de cada rodovia, poderão ser estabelecidos prazos adicionais para a adequação das características, tais como:

a) inciso (V) - eliminação de pontos de acidentes, pontes estreitas e outros. Alargamento das pontes no período de três anos.

b) inciso (VI) - manutenção da velocidade máxima permitida , em 100% da rodovia. Exigir como requisitos prévios - velocidade máxima em pelo menos 80% da extensão do trecho e faixas adicionais de subida para veículos lentos, garantindo a ultrapassagem em todos os trechos onde houver restrições.

Capítulo 2

DAS DEFINIÇÕES

Art. 7º Para os fins desta lei considera-se:

autoestrada: via de tráfego rápido, com todos os acessos controlados, sem cruzamento de nível e destinada exclusivamente a veículos motorizados . (o mesmo que estrada bloqueada, rodovia bloqueada)

autoridade rodoviária: órgão da administração direta, autarquia ou agência reguladora encarregada, por lei, de gerir a infraestrutura rodoviária posta sob exploração econômica pública ou privada;

complexos rodoviários: conjuntos localizados de pontes, viadutos, túneis, falsos túneis, e vias complementares de acesso e ligação entre os seus componentes, destinados a travessia de áreas críticas, exigindo complexas obras de engenharia e elevados investimentos.

concessionária – pessoa jurídica ou consórcio de empresas vencedor de licitação, na modalidade de concorrência, para concessão de serviços público em rodovias, precedida ou não de obras públicas.

contribuição do Estado: aporte a fundo perdido, a título de compensação dos contribuintes destinados a indenizar parcela dos custos indivisíveis oriundas de obrigações da administração pública de caráter social, de desenvolvimento e outras;

contribuições dos não-usuários: receitas de convênios com outras esferas de governo, de parcerias com empreendedores, e de outros setores interessados na rodovia.

contribuições dos usuários: receita das tarifas cobradas dos motoristas dos veículos que utilizam a rodovia, a título de ressarcimento dos custos que impõe ao explorador da rodovia, limitada ao valor dos benefícios auferidos pelos usuários.

exploração econômica pública: modalidade de exploração do patrimônio rodoviário público, onde o Estado autoriza explorador por determinado período de tempo, e nas condições que estabelece, a produzir receitas monetárias com o propósito de financiar o desenvolvimento da própria rodovia.

explorador: autarquia, empresa pública, empresa de economia mista com a qual o Estado celebra contrato de gestão para exploração econômica de infraestrutura rodoviária.

infraestrutura rodoviária: rodovia, ponte, túnel e viaduto, com e suas instalações acessórias e complementares;

plano rodoviário: conjunto de princípios, diretrizes e normas fundamentais aplicáveis ao sistema rodoviário do Estado de Goiás, bem como a relação descritiva da infraestrutura rodoviária sob sua jurisdição.

poder concedente: o Estado, titular de serviço público objeto de contrato de exploração, ou concessão;

preço público: contraprestação financeira obrigatória, exigida dos condutores de veículos automotores que, dispondo de alternativa livre de pedágio, e conhecendo antecipadamente a cobrança do valor da tarifa a pagar, voluntariamente, optem por utilizar rodovia submetida a exploração econômica mediante pagamento do pedágio.

programa de exploração: conjunto de encargos, soluções básicas, especificações, quantitativos e cronogramas relativos a exploração da infraestrutura rodoviária, a que se obriga o explorador;

projeto de outorga: documento onde deverá constar a exposição dos motivos que justificam à decisão de se explorar a infraestrutura rodoviária mediante a cobrança de pedágio, a modalidade de exploração, o sumário das obras a serem realizadas, os cronogramas destas, e dos serviços a serem prestados durante a exploração, com os níveis de atendimento esperados, publicados em Diário Oficial do Estado;

via expressa: rodovia destinada ao tráfego rápido e direto, com separação de trânsito, e com acessos condicionados a locais predeterminados e sem cruzamentos de nível. (o mesmo que rodovia expressa)

Parágrafo único. Não são considerados complexos rodoviários para os fins desta Lei, conjuntos de obras rodoviárias, mesmo que de grande vulto, formados por

extensões maiores de uma mesma rodovia, os sistemas coletores de rodovias, e ainda conjunto de rodovias associados em um polo rodoviário

Capítulo 3

DAS CONDIÇÕES PARA A COBRANÇA E PEDÁGIO

Art. 8º São requisitos indispensáveis para que o Estado possa instituir a cobrança de pedágio:

- I – a rodovia pertencer ao Sistema Rodoviário do Estado de Goiás;
- II – a rodovia estar incluída na rede de rodovias de jurisdição estadual, passíveis de serem exploradas mediante pedágio, aprovada em lei específica que deverá conter em forma de anexo o estudo preliminar de outorga.
- III – existir o estudo preliminar de outorga, realizado pela autoridade rodoviária, que:
 - a- indique a infraestrutura rodoviária que se pretende explorar mediante a cobrança de pedágio;
 - b- determine e justifique a modalidade de exploração;
 - c- defina o programa de metas para exploração da infraestrutura rodoviária;
 - d- demonstre a viabilidade técnica, econômico-financeira e ambiental do empreendimento, em face das metas pretendidas;
 - e- avalie os impactos sociais adversos para os grupos de menor renda, as comunidades lindeiras, e o desenvolvimento regional e local;
 - f- ateste a existência de redução de custo operacional dos veículos em proporção superior ao montante despendido com o pagamento de pedágio no trecho a ser explorado, considerados como parâmetro para análise de que trata a alínea anterior, o custo operacional efetivo por categoria de veículo sob condições existentes no trecho a ser explorado e o custo estimado sob as condições previstas no programa de metas.

IV – a existência de infraestrutura rodoviária alternativa àquela na qual se pretende cobrar pedágio, indicada expressamente no estudo de que trata o inciso anterior, em conformidade com o disposto nos planos rodoviários federal, estadual ou municipal;

V – existir lei específica que aprove as condições estipuladas no projeto de outorga e contrato de exploração.

§ 1º O estudo preliminar de outorga, e todos os documentos que o instruem, são documentos públicos, de livre acesso a qualquer cidadão interessado.

§2º A autoridade rodoviária deverá disponibilizá-los aos interessados para ampla consulta; assegurar cópia dos arquivos em meio eletrônico; e publicar o seu resumo no Diário Oficial do Estado.

§ 3º O estudo preliminar de outorga, com antecedência de 90 dias a aprovação do Governador do Estado, será submetido a audiências públicas na capital e nas cidades atravessadas pela rodovia.

Capítulo 4

DAS REGRAS PARA COBRANÇA DE PEDÁGIO

Art. 9º A exploração de infraestrutura rodoviária mediante a cobrança de pedágio só pode ter início após o completo atendimento dos pré-requisitos estipulados nesta lei e da adequação da infraestrutura rodoviária as determinações e especificações do programa de metas.

Art.10 O início da cobrança de pedágio depende da realização de obras e serviços preliminares, previstos no programa de exploração, com o intuito de adequar a infraestrutura rodoviária as exigências previstas no art.6º desta lei.

Art. 11 São pressupostos para a cobrança de pedágio a prestação de serviços adequados, capazes de satisfazer as condições de regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, fluidez do tráfego, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade dos preços.

Para os fins deste previstos artigo, considera-se:

I – regularidade: a prestação dos serviços nas condições estabelecidas no programa de exploração e nas normas técnicas aplicáveis e em contrato;

II – continuidade: a manutenção, em caráter permanente, da oferta dos serviços;

III – eficiência: a execução dos serviços de acordo com normas técnicas aplicáveis e em padrões satisfatórios, que busquem, em caráter permanente, a excelência, e que assegurem, qualitativa e quantitativamente, o cumprimento dos objetivos e das metas de exploração.

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

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

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

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

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

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

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

§ 1º tarifa módica: aquela que assegura relação igual ou maior unidade entre os benefícios diretos resultantes da contraprestação para o usuário e o preço desta. O valor da tarifa exigida não é superior à capacidade de pagar dos usuários de menor renda. Tarifa que remunera custos de produção e gestão em regime de eficiência, tributos efetivamente pagos, preços de obras e serviços, taxas de juros e de remuneração de capital normais comparados à realidade do mercado.

§2º A distância mínima para a instalação de praças de pedágio em entre si é de 100 km (cem quilômetros).

Capítulo 5

DO MODELO DE EXPLORAÇÃO

Art. 12 As rodovias estaduais do Estado de Goiás, nas quais seja cobrado pedágio, adotarão a modalidade de exploração econômica pública.

Art. 13 As rodovias dos tipos abaixo discriminadas, também poderão ser exploradas através de concessão ao setor privado, caso o estudo preliminar de outorga demonstre a possibilidade de tarifas menores para os usuários, e custos totais a valores presentes mais vantajosos para o Estado.

I – Autoestradas.

II – Vias Expressas.

III – Complexos Rodoviários.

Capítulo 6

A GESTÃO DAS RODOVIAS DE EXPLORAÇÃO PÚBLICA

Art. 14 A gestão das rodovias submetidas a exploração pública mediante pedágio será realizada pelo próprio Estado, sem objetivo de lucro, através de Órgão Gestor designado pelo Governador do Estado, e a supervisão da Secretaria de Estado a que se vincular o referido órgão.

§ 1º Os serviços e obras na rodovia sob pedágio público serão descentralizados a iniciativa privada através de contratos administrativos, tendo por contratante o Órgão Gestor; e contratadas, as empresas vencedoras das respectivas licitações, nos termos da legislação vigente de licitação e das prescrições desta lei.

Art. 15 Cabe ao Órgão Gestor a responsabilidade pela arrecadação do pedágio, por captar e gerir os recursos financeiros, e por assegurar a oportuna disponibilidade das receitas estipuladas para o financiamento da rodovia.

§ 1º - Todas as receitas vinculadas a infraestrutura rodoviária objeto de exploração pública são consideradas receitas públicas;

§ 2º - O Órgão Gestor poderá contratar os serviços especializados de arrecadação, guarda e transporte de valores, e depósito diário da totalidade valores de pedágio arrecadado, na conta vinculada da respectiva rodovia. As empresas contratantes destes serviços e seus proprietários estarão impedidos de prestar outros serviços e obras as rodovias submetidas a pedágio público.

Art. 16 O produto havido do pedágio deve ser destinado unicamente ao financiamento da exploração da infraestrutura rodoviária a ele submetida.

Parágrafo único. Acessos a municípios e comunidades limdeiras poderão ser incluídos no projeto da rodovia desde que haja previsão expressa no programa de metas e aprovação na lei que autorizar a cobrança de pedágio.

Art. 17 O ingresso de veículos na infraestrutura rodoviária explorada mediante cobrança de pedágio deve ser, sempre que possível, controlado, impondo-se ao usuário pagamento de tarifa correspondente à distância percorrida.

Parágrafo único. Nos casos em que for inviável a cobrança do pedágio pela distância percorrida, a estimativa do valor médio cobrado a maior dos usuários, devido a distribuição das praças, não deve ser superior ao montante dos custos da rodovia coberto por outras receitas distintas do pedágio.

Capítulo 7

DO FINANCIAMENTO

Art. 18 As rodovias submetidas à exploração econômica pública, poderão ter por fontes de financiamento:

I – Contribuições dos Usuários – receita das tarifas de pedágio cobradas dos motoristas dos veículos que utilizam a rodovia.

II – Contribuição do ESTADO — aporte a fundo perdido, através da alocação e recursos arrecadados de impostos, de contribuições, de taxas, de fundo vinculado a rodovias e outras fontes. (Contrapartida dos Contribuintes)

III – Contribuições dos Não-Usuários – receita de convênios com outras esferas de governo, e de parcerias com empreendedores, e outros setores interessados na rodovia.

IV – Antecipações de Receitas – receita de financiamentos, públicos ou privados.

Art. 19 Os custos totais da rodovia, - projeto, construção, manutenção, conservação, restauração, ampliação de capacidade, sinalização, segurança e monitoramento do tráfego, e obras de arte especiais; os custos de serviços de fiscalização, de consultoria, e de arrecadação de tarifas; os custos de apoio aos usuários, de gratuidades, de encargos de serviços públicos, e os custos financeiros -, servirão de base para a fixação de todos de forma equitativa, serão distribuídos entre os beneficiários da rodovia - Usuários, Não Usuários e o Estado da forma seguinte:

I - Contribuições dos Usuários – a parcela dos custos totais, correspondente aos benefícios dos USUÁRIOS, será cobrada destes através da tarifa, distribuída entre os usuários, proporcionalmente ao uso, e a categoria do veículo, obedecida a classificação de veículos desta Lei.

II - Contribuições do Estado - parcela dos custos totais indenizatória dos custos não-divisíveis, correspondente aos benefícios proporcionados pela rodovia a coletividade estadual, a não usuários e ao Estado.

III – Contribuições de Não Usuários – receitas de convênios com outras esferas de governo, de parcerias com empreendedores, e outros.

IV - Antecipações de Receita - empréstimos financeiros para financiamento de rodovias sob exploração econômica pública, captadas nos limites e condições estabelecidas pelo Governo do Estado. São recursos restituíveis, tomados de financiadores públicos ou privados;

V - Antecipações Públicas de Receitas: recursos restituíveis ao Estado, alocados sob forma de financiamento a rodovia submetida a pedágio, que deverão ser pago pelos usuários mediante receitas futuras do pedágio

§ 1º Incluem-se na contribuição prevista no inciso II, deste artigo, contrapartida indenizatória do valor de gratuidades, de custos de obras e de serviços decorrentes de políticas sociais.

§ 2º O Governo do Estado, quando da inclusão da rodovia na rede de exploração mediante pedágio público, fixará o valor do aporte a fundo perdido e o respectivo cronograma de desembolso. Os valores fixados, corrigidos do efeito inflacionário, serão incluídos na proposta orçamentária do Órgão Gestor.

§ 3º As receitas originadas das contribuições mencionadas no inciso III, deste artigo, serão aplicadas exclusivamente na rodovia a que se referem às contribuições, e deverá ser depositada em conta bancária vinculada a mesma rodovia.

§ 4º Os aportes restituíveis do Tesouro do Estado - dotações alocadas à rodovia, sob forma de empréstimo poderão ser dispensados de juros, deverão pagar a correção da inflação, pelo índice estipulado no contrato de gestão.

§ 5º Os financiamentos bancários - empréstimos tomados pela autoridade rodoviária, vinculados a rodovia, nos limites e condições aprovadas pelo Governo do Estado, poderão ser garantidos pela vinculação da receita de pedágio, no montante das amortizações e juros estabelecidos.

Capítulo 8

DA TARIFA

Art. 21 A cada exploração de infraestrutura rodoviária mediante a cobrança de pedágio deverá corresponder uma tarifa básica, preservada por regras de reajuste e revisão, destinadas a manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do empreendimento.

Parágrafo único. A tarifa terá por referência o das rodovias federais não podendo excedê-las

Art. 22 A base de cálculo das tarifas de pedágio levará em conta, obrigatoriamente, os seguintes fatores:

I – Despesas de Investimentos – englobando a previsão de despesas de construção e ou melhoramentos de vias, edificações, sistemas de controle e segurança, e de estruturas existentes, inclusive os projetos de engenharia;

II – Despesas de Manutenção – englobando a previsão de despesas de conservação rotineira, corretiva, preventiva, preventiva periódica, e de todos os tipos de restauração;

III- Despesas Operacionais – envolvendo as despesas de administração, operação da rodovia, arrecadação de pedágio, atendimento a veículos e usuários, e outros custos gerais

IV – Despesas Financeiras – envolvendo as despesas decorrentes dos financiamentos autorizados pelo Estado e os seus custos.

V - Despesas Fiscais e Tributárias – no caso das rodovias sob exploração pública, esses custos estarão embutidos nos custos dos serviços e obras. Não incidirão sobre a receita de pedágio encargos fiscais e tributários.

Art. 23 A tarifa básica de pedágio é a unidade tarifaria – UT. O seu valor corresponde ao preço inicial da tarifa cobrada do automóvel pelo deslocamento a distância de um (1) quilômetro, na rodovia a que se refere.

Art. 24 A estrutura tarifária, será diferenciada por categoria de veículos, conforme indicado na tabela seguinte:

Categoria:	Tipo de Veículo
------------	-----------------

1	Automóveis, caminhonetes e furgão .
---	-------------------------------------

2 Automóveis e caminhonetes com semi-reboque. Caminhões leves e ônibus leves

3 Caminhões médios e articulados e ônibus pesados

4 Caminhões pesados e articulados (7 a 9 eixos)

5 Caminhões superpesados e de transporte de cargas indivisíveis

6 Motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas

Art. 25 É vedado estabelecer privilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de usuários da infraestrutura rodoviária, exceto se no cumprimento de lei que especifique as fontes de recursos para ressarcimento do explorador.

§ 1º O disposto neste artigo não se aplica a isenção tarifária assegurada a veículos de serviço da rodovia, e a ambulâncias, carros de bombeiros e de polícia em serviço.

§ 2º Poderão ser concedidos descontos tarifários em razão do dia ou da hora em que o usuário utilizar a infraestrutura rodoviária, bem assim em virtude da quantidade de vezes que se paga o pedágio, desde que estes descontos não alterem o equilíbrio econômico financeiro do contrato.

Art. 26 O reajuste da tarifa básica de pedágio deve ter periodicidade anual, respeitando a metodologia de reajustamento adotada para todas as rodovias estaduais exploradas mediante cobrança de pedágio público

Art. 27 A revisão de tarifa básica terá lugar quando da ocorrência de fatores não previstos no início da exploração importem no desequilíbrio econômico-financeiro desta. São considerados fatores motivadores de revisão da tarifa básica, para mais ou para menos, os seguintes:

I – redução ou o aumento do volume de tráfego, em relação aos valores adotados no programa de exploração do contrato.

II - supressão ou acréscimo de encargos nos programas de exploração.

III - recebimento de receitas não advindas da cobrança de pedágio, e não previstas no início da exploração

Capítulo 9

DOS PROGRAMAS DE EXPLORAÇÃO DE RODOVIA

Art. 28 O programa de exploração de infraestrutura rodoviária deve conter, obrigatoriamente, a relação de obras e serviços a serem executados durante a exploração, os cronogramas de execução e os parâmetros, especificações e padrões de qualidade a serem seguidos.

§ 1º O programa de exploração, deve ser transparente, e suficientemente desdobrado em seus objetivos e metas, para permitir o acompanhamento público de resultados e o controle social da gestão.

§ 2º O órgão gestor, regularmente, apresentará relatórios mensais e anuais, de acompanhamento do programa de exploração. Esses relatórios serão públicos, devendo ser submetido a apreciação do Conselho de Usuários

Art. 29 As alterações no programa de exploração que contrariem o disposto no programa de metas ou importem em acréscimo ou redução da tarifa básica em índice superior a dez por cento de seu valor presente deverão ser precedidas de audiências públicas.

Capítulo 9

DOS DIREITOS E DEVERES

DOS USUÁRIOS

Art. 30 São direitos e deveres dos usuários de rodovias exploradas mediante pedágio público:

I – receber serviço adequado, conforme previsto no Art.11, incisos I a X desta lei, e de acordo com os termos e especificações do programa de exploração da rodovia.

II – receber do explorador e da autoridade rodoviária, quando solicitadas, informações para defesa dos interesses individuais ou coletivos;

III – cumprir as obrigações legais e regulamentares pertinentes a utilização da rodovia e dos serviços ofertados;

IV – formar Conselho de Usuários com a finalidade de:

- a) acompanhar junto ao explorador e a administração rodoviária, os cálculos referentes à fixação, reajustamento, e revisão de tarifas.
- b) fiscalizar a execução do programa de exploração, e os padrões de qualidade do serviço prestado pelo explorador, de acordo com o estabelecido no contrato de exploração.
- c) propor aperfeiçoamentos dos serviços prestados pelo explorador e do programa de exploração da rodovia.
- d) cooperar com o explorador no desenvolvimento e na disseminação de programas educativos, destinados a orientação dos usuários sobre o uso dos serviços, bem como dos seus direitos e deveres.

§ 1º O explorador será responsável por fornecer instalações para as reuniões do Conselho, despesas de funcionamento e os serviços de secretaria do mesmo. O secretário do conselho será indicado pelo explorador.

§ 2º A participação no Conselho tem caráter voluntário e gratuito.

§ 3º O Conselho será formado por representantes dos usuários e de órgãos de defesa do consumidor, e será presidido por um destes, eleito dentre os demais.

§ 4º Serão representados no Conselho os sindicatos dos transportadores rodoviários de carga, das empresas de transporte de carga e logística, das empresas de transporte de passageiros, de associações de usuários, do comércio e indústria, um usuário e uma usuária individual, os dois últimos eleitos entre os inscritos maiores e 18 anos, e o representante do PROCON.

V - levar ao conhecimento do explorador e da autoridade rodoviária as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes à execução da exploração;

VI – comunicar a autoridade rodoviária atos ilícitos praticados pelo explorador, seus servidores, empresas contratadas prestadoras de serviços e obras, à frente do empreendimento explorado;

VII – contribuir para a permanência das boas condições da infraestrutura rodoviária e cumprir a legislação de trânsito;

VIII – receber da autoridade rodoviária e do explorador informações necessárias ao uso correto dos serviços colocados a sua disposição;

Art. 31 – Aplicam-se aos serviços submetidos ao pedágio público, no que se refere aos direitos dos usuários, as disposições do Código de Proteção e Defesa do Consumidor.

Capítulo 10

DOS DIREITOS E DEVERES DO PODER OUTORGANTE

Art. 32 - São direitos e deveres do poder outorgante:

I - regulamentar o serviço outorgado e fiscalizar permanentemente a sua prestação;

II - cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas do contrato;

III - zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários;

IV - estimular as associações de usuários para a defesa de seus interesses relativos ao serviço, inclusive para sua fiscalização;

V - estimular a competitividade e a livre concorrência, quando pertinentes, para racionalizar, melhorar a qualidade e ampliar a disponibilidade do serviço;

VI - fixar, reajustar e revisar as tarifas, na forma legal e contratual;

VII - aplicar as penalidades legais e contratuais;

VIII - declarar de utilidade pública os bens necessários à execução do serviço ou obra pública, promovendo as desapropriações, diretamente ou mediante outorga de poderes ao concessionário, caso em que será deste a responsabilidade pelas indenizações cabíveis;

IX - intervir na prestação do serviço, retomá-lo e extinguir os contratos, nos casos e nas condições previstas em lei e no contrato.

Capítulo 11

DIREITOS E DEVERES DO EXPLORADOR

Art. 33 Incumbe ao explorador, diretamente, e através das suas empresas prestadoras de serviços e obras:

I – prestar serviço adequado;

II – manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à exploração;

III – prestar contas da execução das obras e da gestão dos serviços;

IV – assegurar aos encarregados da fiscalização livre acesso, em qualquer época, às obras, aos equipamentos e as instalações vinculadas à exploração, bem como seus registros contábeis;

V – prestar informações que lhes forem solicitadas pela autoridade rodoviária, bem como realizar relatórios periódicos, conforme definido em contrato;

VI – promover desapropriações e instituir servidões administrativas seja por acordo ou por intermédio de ação judicial, de imóveis declarados de utilidade pública, para assegurar a realização e conservação de obras e serviços vinculados à exploração, bem assim propor limitações administrativas de caráter geral ao uso de imóveis limítrofes à faixa de domínio da infraestrutura rodoviária e ocupar, provisoriamente, sobreditos imóveis, para a finalidade indicada;

VII – zelar pelos bens vinculados a exploração;

VIII – desenvolver projetos comerciais associados à exploração, nos termos previstos em contrato;

IX – adotar todas as providências para garantir a fluidez do tráfego na infraestrutura rodoviária, e nível de serviço adequado;

X – garantir o pronto restabelecimento do tráfego, caso interrompido, com a eliminação de obstáculos e impedimentos ao fluxo, ainda que posteriormente possa requerer indenizações a terceiros, quando for o caso;

XI – executar todas as obras, serviços e atividades relativos à exploração com zelo, diligência e economia, procurando sempre utilizar a melhor técnica aplicável a cada uma das tarefas desempenhadas e obedecendo rigorosamente as normas e especificações previstas no programa de exploração, garantindo o tráfego em condições de segurança;

XII – implementar obras destinadas a aumentar a segurança e a comodidade dos usuários;

XIII – adotar todas as providências necessárias a garantia do patrimônio da infraestrutura rodoviária, inclusive sua faixa de domínio e seus acessos;

XIV – submeter à aprovação da autoridade rodoviária, com a antecedência prevista em contrato, o esquema de circulação alternativo que pretende adotar quando da realização de obra que obrigue a interrupção de qualquer das faixas de rolamento;

XV – divulgar adequadamente a ocorrência de situações excepcionais, a adoção de esquemas especiais de operação e a realização de obras na infraestrutura rodoviária, em especial aquelas que obriguem a interrupção de faixas de rolamento;

XVI – elaborar e colocar em prática esquemas de atendimento a situações de emergência, para tanto mantendo disponíveis recursos humanos e materiais;

XVII – apoiar a ação de representantes da autoridade rodoviária, da polícia, do corpo de bombeiros, da defesa civil, dos órgãos de saúde e das Forças Armadas;

XVIII – zelar pela proteção dos recursos naturais e ecossistemas respondendo pela obtenção de eventuais licenças exigidas pelos agentes de proteção ambiental;

XIX - aceitar todas as medidas tomadas pelos responsáveis investidos de autoridade de trânsito que se fizerem necessárias à garantia da fluidez de tráfego e segurança dos usuários, em caso de acidentes ou situações anormais à rotina;

XX – manter nas praças de pedágio, livros numerados e visados pela autoridade rodoviária, destinados ao registro de reclamações ou queixas relativas à prestação de serviços do explorador ou de seus agentes;

XXI – respeitar, na execução de obras e serviços, as características ambientais do local de execução, obrigando-se ainda a transportar, para o local identificado e aprovado pela autoridade rodoviária e pelos agentes de proteção ambiental, os materiais de bota-fora, entulhos e lixos de qualquer natureza, provenientes das obras e serviços que venha a realizar;

XXII – manter, em pontos adequados próximos às praças de pedágio, sinalização indicativa de valor das tarifas de pedágio vigentes;

XXIII – submeter à prévia aprovação da autoridade rodoviária a desativação e a baixa de bens móveis integrados à exploração;

XXIV – controlar todos os terrenos e edificações integrantes da exploração e tomar medidas necessárias para evitar e sanar uso ou ocupação não autorizada desses bens, mantendo a autoridade rodoviária informada a respeito;

XXV – apresentar relatório à autoridade rodoviária sobre as reclamações registradas pelos usuários, as respostas dadas e as providências adotadas.

Capítulo 12

DA FISCALIZAÇÃO

Art. 34 A fiscalização da exploração de infraestrutura rodoviária mediante cobrança de pedágio será exercida pela autoridade rodoviária, e destinar-se-á a garantir o perfeito cumprimento das determinações previstas nesta lei, no programa de exploração e no contrato.

Art. 35 Com base nos trabalhos de fiscalização, a autoridade rodoviária deverá elaborar relatórios mensais e anual de acompanhamento da exploração, nos quais deverá avaliar a execução do contrato, e de forma objetiva, as condições que trata art. 11 desta lei.

Parágrafo único. Os relatórios de acompanhamento da exploração deverão ser publicados na página da internet da autoridade rodoviária.

Art. 36 Será estabelecido em contrato a periodicidade da realização de auditoria financeira e contábil da exploração, por auditores independentes, sem prejuízo de outras que a autoridade rodoviária entenda conveniente realizar.

Capítulo 13

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 37 Constitui infração toda ação ou omissão voluntária ou involuntária, que importe em descumprimento de disposições desta lei, do programa de exploração ou do contrato.

§ 1º É estritamente proibida a fixação de praças de cobrança em distância menor que o estipulado em lei, sob pena de multa e de demolição.

§2º Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na exploração, concorra para a sua prática ou dela se beneficie.

§ 3º Ao infrator fica garantido amplo direito de defesa.

Art. 38 As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I – advertência;

II – multa, de cem até dez mil unidades de referência de tarifa;

III - interrupção da exploração, mediante rescisão contratual.

Parágrafo único. O valor de uma unidade de referência de tarifa corresponde a mil vezes o valor da tarifa básica vigente na data de recolhimento da multa.

Art. 39 Compete à autoridade rodoviária determinar a pena ou as penas aplicáveis ao infrator, fixando sua quantidade, respeitados os limites fixados no artigo anterior.

Capítulo 14

DA PRESTAÇÃO DE CONTAS

Art. 40 O explorador deverá apresentar à autoridade rodoviária relatórios técnicos, operacionais e financeiros, mensais e anuais, de forma a retratar o fiel andamento das obras e serviços previstos no programa de exploração.

Capítulo 15

DA INTERRUÇÃO DA EXPLORAÇÃO

Art. 41 Interrompe-se a exploração da infraestrutura rodoviária mediante cobrança de pedágio em face da ocorrência das seguintes situações, sem prejuízo de outras que venham a ser estabelecidas em contrato:

I – suspensão da execução de obras ou da prestação dos serviços, sem que tenham sido tomadas medidas adequadas à remoção da respectiva causa;

II – realização das obras em desacordo com as normas técnicas, com os projetos aprovados pela autoridade rodoviária ou com as determinações constantes do programa de exploração;

III – prestação de serviços de forma inadequada;

IV – recusa em proceder a adequada conservação e manutenção dos bens que integram a exploração;

V – cobrança de pedágio em valor diferente do fixado em contrato;

VI – oposição repetida ao exercício da fiscalização, reiterada recusa ao cumprimento de exigências formuladas pela autoridade rodoviária ou sistemática inobservância do programa de exploração, quando se mostrarem ineficazes as demais sanções contratuais.

Parágrafo único. Os contratos de prestação de serviços e obras assinados pelo Órgão Gestor com empresas descentralizadas, contratadas para a prestação de serviços e obras em rodovias exploradas mediante cobrança de pedágio, incorporarão nos limites do objeto do contrato de cada uma, obrigações solidárias, responsabilidades e sanções pelo descumprimento dos incisos I, II, III, IV, e VI.

Art. 42 A suspensão da exploração da infraestrutura rodoviária mediante cobrança e pedágio, será precedida da abertura de processo e de audiências públicas onde se comprove plenamente o caráter de interesse público e a inevitabilidade da medida. A abertura do processo poderá ser motivada por:

I - iniciativa do Estado, poder outorgante, por razões de interesse público ou razões de Estado;

II - requerimento dos usuários em face de inadimplemento das condições contratuais por parte explorador;

III – iniciativa dos órgãos de controle externo, Tribunal de Contas do Estado – TCE, Ministério Público Estadual e órgãos de defesa do consumidor;

IV - decisão judicial.

Parágrafo único: Na hipótese de suspensão da cobrança serão assegurados os direitos de credores com garantias de financiamentos bancários lastreados na arrecadação de pedágio.

Art. 43 Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Luis Cesar Bueno
Deputado Estadual

JUSTIFICATIVA

Iniciamos a presente justificativa legislativa ressaltando que a regulamentação da lei que faz concessão da gestão terceirizada de trechos de rodovias estaduais faz-se de extrema necessidade para garantir o funcionamento do sistema de concessão de que ora tratamos. Acreditamos que o presente projeto de lei tem em sua função a importante missão de esclarecer e permitir uma melhor aplicação da lei, visando a garantia da prestação de serviço rodoviário efetivamente de qualidade à população.

Assim, esclarecemos que os diferentes aspectos que envolvem o sistema de cobrança de pedágios foram no presente projeto de lei agrupados em eixos, em torno dos quais deverá se fazer a gestão dos trechos das rodovias estaduais.

Com efeito, entre a ideia expressa genericamente na lei e sua aplicação efetiva, forçoso é detectar-se, por exemplo, a necessidade de sua regulamentação, a fim de adequar a norma à realidade fática para que a mesma atinja a plena eficácia.

Isso ocorre porque, embora louvável a intenção de criar determinada lei para beneficiar a coletividade, constantemente, o legislador, ponderando acerca dos obstáculos para a execução dessa lei, estipula os detalhamentos dos diversos aspectos práticos pertinentes por meio do ato de regulamentação da lei.

Percebe-se que face à sobrecarga de diplomas legais que dependem de regulamentação, nos últimos anos, houve um acúmulo de leis não regulamentadas, que, assim, deixaram de ser efetivamente aplicadas. O parlamentar, para dirimir esse problema, deve buscar, na medida do possível, além de expressar suas ideias no texto legal, expor as formas para sua realização, bem como definir prazos, sanções e exceções, com o objetivo de evitar a necessidade de regulamentação obrigatória pelo Executivo, possibilitando a imediata aplicação da lei.

Muitos juristas entendem ser inconstitucional a aplicação de lei não regulamentada. Nesse sentido, o Prof. Miguel Reale, em parecer exarado a uma consulta, diz: '...Uma lei não regulamentada, não obstante a regulamentação esteja nela prevista, acha-se desprovida de eficácia. Qualquer ato nela baseado incorre em inconstitucionalidade, uma vez que são feridos dois princípios constitucionais: o que diz que ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei, válida e eficaz'; e o de que 'ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal' (Constituição Federal, art. 5º, inciso LIV)".

Por tais razões conclamamos à todos os colegas deputados e deputadas para que votem favoravelmente à proposição ora apresentada.

PLENÁRIO GETULINO ARTIAGA - PALÁCIO ALFREDO NASSER , em DE DE 2018.

Luis Cesar Bueno
Deputado Estadual