

PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

(Dep. Carol Dartora)

Dispõe sobre a instalação de praças de pedágio nas Rodovias Federais e Estaduais, e dá outras providências.

Art. 1º A instalação de praças de pedágio somente será permitida nos limites entre estados da federação ou entre municípios situados dentro de um mesmo Estado.

§1º Nos casos em que não for possível a instalação nos limites territoriais entre Estados da Federação ou entre Municípios, a instalação deverá ocorrer preferencialmente entre Municípios, desde que não se afaste muito das áreas limítrofes.

§2º Para a instalação de praças de pedágio, considerar-se-á, ainda, as áreas funcionalmente integradas abrangidas pelo Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado existente na localidade, em conformidade com a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da MetrÓpole).

Art. 2º Fica vedada a instalação de praças de pedágio em um raio menor que 12 km (doze quilômetros) do limite de áreas onde existam povos e comunidades tradicionais e de territÓrios tradicionais.

Parágrafo único. Para fins desta Lei, entende-se por povos e comunidades tradicionais e territÓrios tradicionais aqueles definidos no art. 3º, incisos I e II, do Decreto nº 6.040, de 7 de fevereiro de 2007.



Art. 3º Nos casos em que, mesmo respeitado o raio de 12 km (doze quilômetros), estes povos e comunidades tradicionais sejam afetados, será realizado o processo de consulta livre, prévia e informada, conforme determina a Convenção nº 169, da Organização Internacional do Trabalho (OIT), Anexo LXXII, do Decreto nº 10.088, de 5 de novembro de 2019, com a adoção das medidas de compensação previstas no art. 4º, desta Lei.

§1º A consulta livre, prévia e informada deverá ter como base a análise de impactos sociais, espirituais, culturais, territoriais, econômicos, sobre as tradições e sobre o meio ambiente que possam atingir aqueles povos e comunidades tradicionais ali localizadas.

§2º Para a realização da consulta livre, prévia e informada, será observado, no que couber, o disposto nos Decreto nº 11.786, de 20 de novembro de 2023, e Decreto nº 7.747, de 5 de junho de 2012.

Art. 4º Nos casos de praças de pedágios instaladas anteriormente a entrada em vigor desta lei e fora dos limites entre municípios ou estados, os governos Estaduais e Federal deverão adotar, com a participação das concessionárias, as seguintes medidas de compensação:

I - conceder à população do município atingido a isenção de cobrança para passagem;

II - promover junto aos povos e comunidades tradicionais, a consulta livre e informada nos termos do Anexo LXXII, do Decreto nº 10.088/2019, no intuito de adotar outras medidas compensatórias por eles indicadas.

Art. 5º As medidas previstas no art. 4º, desta Lei, poderão ser viabilizadas pelos governos Estaduais e Federal através de:



I - instituição de um fundo de compensação, em cooperação com organizações da sociedade civil e entidades representativas dos povos e comunidades tradicionais;

II - realização de termos aditivos ao contrato inicial, com a participação da concessionária responsável pela praça de pedágio.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor 60 (sessenta) dias após a data de sua promulgação.

JUSTIFICAÇÃO

As praças de pedágio, como outros empreendimentos de grande impacto em rodovias brasileiras, para além de funcionarem como itens importantes à manutenção de estradas, possuem, igualmente, impactos nocivos às populações atingidas que em alguns casos, ficam cerceadas do acesso livre a outros serviços públicos essenciais como hospitais, escolas, farmácias, bancos, dentro do seu próprio município.

Estas obras acabam por, recorrentemente, violar uma série de direitos fundamentais sobre populações e territórios, se não observados critérios mínimos de instalação.

Neste grave contexto, destacamos que são inúmeros os casos que recorreram ao judiciário ante a segregação em seu próprio município por conta das praças de pedágio¹, tendo julgados que reconhecem a nítida violação ao art. 150, da Constituição Federal de 1988, que determina em seu inciso II, que é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios instituir

1 Somente na 1ª Vara Federal de Jacarezinho, norte do Estado do Paraná, foram registrados mais de 23 mil pedidos de isenção por conta da praça de pedágio que divide o município, segundo dados do TRF4. Disponível em: <
https://www.trf4.jus.br/trf4/controlador.php?acao=noticia_visualizar&id_noticia=19674>. Acesso em 15.abr.2024.



tratamento desigual entre contribuintes que se encontrem em situação equivalente². Sob esta determinação, tribunais entendem que, quando se trata de uma praça dentro de um município, a tarifa gera uma situação desigual entre contribuintes, em especial aqueles que terão, obrigatoriamente, que pagar todos os dias para acessar seus empregos ou outros serviços essenciais.

Não menos, a Constituição Federal tem como fundamentos (art. 1º, inciso III) a dignidade da pessoa humana e entre seus objetivos (art. 2º, III) erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais. Não pode o poder público permitir que concessionárias de serviços públicos, que são empresas privadas, promovendo um serviço público por meio de uma contraprestação, viole tais fundamentos e objetivos, sem cuidados ou restrições mínimas.

Um exemplo das violações que podem decorrer das instalações de praças de pedágio, é o que se extrai do município da Lapa – PR. A instalação de uma praça de pedágio a 2,6 km da entrada da comunidade quilombola Restinga, e na única via de ligação com a sede do município, dividiu o município lapiano e isolou as comunidades quilombolas, dificultando o acesso livre dessas famílias a um conjunto de serviços públicos necessários a manutenção da sua vida, tais como: farmácias, supermercados, agências bancárias, unidade de pronto atendimento (UPA), assim como afetou a possibilidade de escoamento e venda da produção: hortaliças, laticínios, artesanatos, dentre outros, e acesso a emprego e renda.

2 APELAÇÃO. AÇÃO ORDINÁRIA. COBRANÇA DE PEDÁGIO. Pretensão do autor de isenção tarifária, sob a alegação de que seu imóvel encontra-se encravado em razão de construção de praça de pedágio dentro do Município de Marília. Admissibilidade. Interpretação do artigo 150, V, da Constituição Federal, que deve se dar em conformidade com o princípio da isonomia. Autor que experimenta restrição à circulação de seu veículo dentro dos limites do próprio Município, em situação de desigualdade em relação aos demais municípios que se encontram após a praça de cobrança. Isenção deferida ao autor que, frente à arrecadação decorrente da exploração da concessão, evidentemente, não afeta o equilíbrio econômico financeiro do contrato de concessão ou a regular prestação do serviço. Risco previsível e inerente à exploração do serviço que deve ser internalizado pela concessionária, e, não, repassado aos Municípios. Sentença mantida. Recurso desprovido. (TJSP; Apelação Cível 1015585-86.2018.8.26.0344; Relator (a): Bandeira Lins; Órgão Julgador: 8ª Câmara de Direito Público; Foro de Marília - Vara da Fazenda Pública; Data do Julgamento: 04/09/2019; Data de Registro: 04/09/2019)



Neste caso, estas obras e iniciativas se mantiverem em desacordo com a Convenção nº 169, da Organização Internacional do Trabalho, aprovada pelo Brasil por meio do Decreto Legislativo nº 143/2002, e ratificada desde julho de 2003, sendo posteriormente promulgada pelo Decreto nº 5.051/2004 e, atualmente, em vigor por meio do Decreto nº 10.088/2009, com flagrante violação ao seu art. 6º:

Artigo 6º

1. Ao aplicar as disposições da presente Convenção, os governos deverão:

a) consultar os povos interessados, mediante procedimentos apropriados e, particularmente, através de suas instituições representativas, cada vez que sejam previstas medidas legislativas ou administrativas suscetíveis de afetá-los diretamente;

b) estabelecer os meios através dos quais os povos interessados possam participar livremente, pelo menos na mesma medida que outros setores da população e em todos os níveis, na adoção de decisões em instituições efetivas ou organismos administrativos e de outra natureza responsáveis pelas políticas e programas que lhes sejam concernentes;

c) estabelecer os meios para o pleno desenvolvimento das instituições e iniciativas dos povos e, nos casos apropriados, fornecer os recursos necessários para esse fim.

2. As consultas realizadas na aplicação desta Convenção deverão ser efetuadas com boa fé e de maneira apropriada às circunstâncias, com o objetivo de se chegar a um acordo e conseguir o consentimento acerca



das medidas propostas.

Desse modo, sua instalação nas áreas limites entre municípios ou Estados da federação, observadas a distância mínima de 12km (doze quilômetros) de povos e comunidades tradicionais³ e as áreas funcionalmente integradas abrangidas pelo Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado existente na localidade, em conformidade com a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metrôpole), se mostra como medida razoável a evitar violações de direitos.

Além disso, as medidas compensatórias, aquelas que procuram repor bens socioambientais perdidos em decorrência de ações diretas ou indiretas do empreendimento, igualmente possuem relevância, com vistas reparar os impactos sociais, territoriais e econômicos já violados.

Por isso, se faz urgente critérios mínimos que salvaguardam a dignidade dessas populações afetadas e orientam a instalação de praças de pedágios, cujos impactos devem ser considerados e mitigados.

3 Quilometragem adotada com base na portaria interministerial nº 60/2015, a qual orienta que nos procedimentos de licenciamento ambiental, presume-se como interferência em territórios quilombolas, indígenas ou tradicionais, os territórios que se encontrem dentro de um raio 10 km em se tratando de rodovias. Assim, uma distância de 12 km assegura, a princípio, uma não afetação por este tipo de empreendimento.

