

**CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO**

PROJETO DE LEI Nº 1.023, de 2011

Altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para dispor sobre a cobrança de pedágio.

Autor: Deputado **ESPIRIDIÃO AMIN**
Relator: Deputada **CARMEN ZANOTTO**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.023, de 2011, visa alterar a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, com o objetivo de isentar do pagamento de tarifa de pedágio os veículos cujos proprietários possuam residência permanente ou exerçam atividades profissionais permanentes no Município em que se localizar a praça de pedágio.

Em sua justificação, o autor, Deputado Espiridião Amin, salienta que a proposição baseia-se no Projeto de lei nº 3.062, de 2008, de autoria da Deputada Ângela Amin, arquivada nos termos do art. 105 do Regimento Interno. No entanto, por se tratar de matéria justa e de alto alcance social e econômico, ela merecia ser reapresentada. O que foi feito pelo Deputado Espiridião Amin.

Em 31 de setembro de 2011, a Comissão de Viação e Transportes aprovou, em reunião ordinária, o presente Projeto de Lei nº 1.023, de 2011.

Em 01 de setembro de 2011, foi enviado a esta Comissão de Finanças e Tributação para análise de mérito e da adequação orçamentária e financeira.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao Projeto nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão, além do exame de mérito, inicialmente apreciar a proposição quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual, nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, arts. 32, IX, “h”, e 53, II) e da Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação, que “*estabelece procedimentos para o exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira*”, aprovada em 29 de maio de 1996.

A Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2012 – LDO – 2012 (Lei nº 12.465, de 12 de agosto de 2011), em seu art. 88, condiciona a aprovação de lei e respectivas emendas que, direta ou indiretamente, importem ou autorizem diminuição de receita ou aumento de despesa da União. De forma semelhante, o art. 89 dessa Lei, conjuntamente com o art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, restringem a aprovação dessas proposições quando dela resultar, entre outras, renúncia de receita em razão de concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária.

No que se refere à natureza jurídica do pedágio, segundo o Professor Doutor em direito tributário pela UFSC, Carlos Araújo Leonetti, constata-se que, a partir da Constituição de 1988, a idéia segundo a qual aquele sempre revestirá natureza tributária vem sendo defendida por boa parte da doutrina e da jurisprudência brasileiras. O fundamento de tal entendimento consiste no fato de o constituinte de 1988 ter mencionado a exação (única e exclusivamente) no art. 150, inciso V, que integra o Capítulo I, Título VI, dedicado ao sistema tributário nacional:

“Art. 150. Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

V – estabelecer limitações ao tráfego de pessoas ou bens, por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, ressalvada a cobrança de pedágio pela utilização de vias conservadas pelo Poder Público;”

O fato de o pedágio estar referido como uma exceção a uma regra geral que cuida de tributos corroboraria a inteligência de que o pedágio integra a categoria tributo.

Parte da doutrina mais recente, no entanto, vem entendendo haver hipóteses em que há poder de opção pelo legislador entre o regime jurídico de custeio dos serviços públicos, entre taxa ou tarifa. Entendimento compartilhado pelo autor supramencionado, a natureza jurídica do pedágio, à luz da Carta de 1988, tanto pode ser de tributo (neste caso, sempre uma taxa) como pode se revestir da forma de tarifa. Se a via pública objeto da cobrança de pedágio for administrada diretamente pelo Poder Público, a exação revestirá a natureza de taxa. Se a via for explorada por entidade particular, mediante concessão, autorização ou permissão, a escolha compete ao legislador, ao disciplinar a cobrança de pedágio.

No Brasil, atualmente há cobrança de pedágio, em rodovias estaduais, nos Estados da Bahia, Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, além de alguns trechos de vias federais. Como regra, o pedágio é cobrado por empresa privada concessionária da exploração da via.

A Lei Federal nº 10.233, de 2001, que criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e regula a concessão de “exploração de infraestrutura de transporte público” federal (art.13, I), em diversos dispositivos, deixa claro que tal exploração, pela concessionária, será remunerada mediante a cobrança de tarifas. Por exemplo, o art. 35, incisos VII e VIII, dispõe o seguinte:

“Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais as relativas a:

I – definições do objeto da concessão;

II – prazo de vigência da concessão e condições para sua prorrogação;

.....

VII – tarifas;

VIII – critérios para reajuste e revisão das tarifas;”

A Lei Federal no 8.987, de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal, também faz remissão, em seu Capítulo IV, à política tarifária, e dispõe em seu art. 9º, §§ 2º e 3º:

“§ 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.”

Tendo em vista que o Projeto de Lei no 1.023, de 2011 tem com objeto a promoção da isenção da tarifa de pedágio (e não da taxa), e considerando que o produto desta cobrança não configuraria recurso financeiro ou orçamentário público da União, a proposição em análise não se sujeitaria, portanto, às restrições aplicadas aos incentivos ou benefícios de natureza tributária pela LDO-2012 ou pela LRF. Observando-se que a proposição não colide com as disposições do Plano Plurianual 2012-2015 (Lei nº 12.593, de 18 de janeiro de 2012), da LDO – 2012 ou da Lei Orçamentária Anual para 2012 (Lei 12.595, de 19 de janeiro de 2012), apresenta-se ela compatível e adequada em termos financeiros e orçamentários.

Dessa forma, filiamo-nos ao entendimento exposto por aquela Comissão quanto ao mérito das demais proposições.

Em razão do exposto, voto pela **compatibilidade e adequação orçamentária e financeira** do Projeto de Lei nº 1.023, de 2011, e, no **mérito, pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.023**, de 2011.

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputada CARMEN ZANOTTO
Relatora