

# **Projeto de Lei Nº ... de 2004**

**(Dep. Pompeo de Mattos)**

**Acrescenta alínea, no inciso II do Art. 8º da Lei nº 9.250, de 26 de dezembro de 1995, incluindo as despesas com pedágio nas deduções relativas ao Imposto de Renda.**

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º - Art. 1º - O inciso II do art. 8º da Lei nº 9.250 de 26 de dezembro de 1995, passa a vigorar acrescido seguinte alínea h:**

**"Art. 8º .....**

**h) a pagamentos efetuados por Transportadores Autônomos de Carga, Representantes Comerciais e assemelhados na forma do regulamento, nos postos de pedágios das rodovias federais, limitadas a 6% (seis por cento) das receitas auferidas com a atividade."**

**Art. 2º - Esta Lei entrará em vigor no início do ano subsequente após a sua publicação.**

## **JUSTIFICATIVA**

A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão das rodovias e permissão da prestação de serviços, diz em seu § 1º, do Art. 6, que diz que o "Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas". Verificamos neste sentido alguns méritos relativos à prestação

deste serviço, porém certamente a modicidade das tarifas não é um deles. Diante da realidade econômica do país, podemos dizer que o modelo de concessão das rodovias brasileiras para a iniciativa privada não correspondeu ao que era esperado. Que o digam os caminhoneiros autônomos, os profissionais do setor de transportes do país e os representantes comerciais. Conforme pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes, realizada em 2002, o preço dos pedágios ficou muito pior em comparação com os últimos dois anos para 59,4% dos entrevistados. A pesquisa revelou também que em relação a qualidade das estradas brasileiras, os transportadores consideraram que tem se deteriorado ao longo dos últimos dois anos. Para 46,1% dos entrevistados, a qualidade das rodovias ficou pior ou muito pior neste período.

As concessões das rodovias que bularam o próprio preceito constitucional, não poderiam ter sido estabelecidos por meros atos contratuais do governo com particulares, pois o pedágio tornou-se mais um tributo, especificamente um "tributo de espécie taxa", de natureza tributária, característica concedida pelo Sistema Tributário Nacional. Tal fato caracteriza a cobrança como mais um tributo e não como uma simples tarifa, dada sua exigência compulsória, pois já que não existe via alternativa, a compra do produto torna-se compulsória e não facultativa, convertendo-o em verdadeiro tributo, sendo o contribuinte compelido a pagar duas vezes pelo mesmo fato gerador. Todo tributo é privativo do Poder Público e somente pode ser exigido por lei que o estabeleça. O Código Tributário Nacional é claro em seu Art. 3º. "Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada". Portanto há bi-tributação, apesar das contestações doutrinárias a respeito.

Observamos que nos países desenvolvidos há uma noção mais racional, não onerando a sociedade naquilo em que a mesma já foi onerada com tributos, sendo normal a cobrança de pedágios desde que alguém tenha construído uma rodovia com recursos próprios e arcado com todos os ônus. Todavia, o poder público assume o compromisso de oferecer outra alternativa viável e de boa qualidade, pela qual o cidadão possa livremente transitar, sem qualquer ônus.

E a categoria que mais tem sido impactada em suas receitas nos últimos anos são a dos caminhoneiros, arcando com uma proporção desigual nestes processos. O caminhoneiro que é um potencial alvo da violência de quadrilhas de roubo de cargas, enfrenta as condições deficientes de conservação das estradas, é onerado com tributos,

(IPVA, DPVAT, Cide), aumentos de combustíveis, e ainda convive com as constantes elevações das tarifas de pedágios, que aviltam o preço do frete.

A injustiça na cobrança de pedágio em rodovias e vias públicas contruídas com dinheiro público encontra-se expressa na mais remota sabedoria romana: "As coisas públicas não podem ser destinadas a beneficiar o patrimônio de quem quer que seja, pois são consideradas da própria comunidade." O Código Civil brasileiro, dispõe no Art. 66. "Os bens públicos são de uso comum do povo, tais como os mares, rios, estradas, ruas e praças e no Art. 69. "São coisas fora do comércio as insuscetíveis de apropriação, e as legalmente inalienáveis".

Como os contratos de concessão de rodovias foram estabelecidos por longa data, pretendemos com o presente projeto dar um tratamento diferenciado aos caminhoneiros, que transportam a produção e a riqueza deste país, e aos representantes comerciais que sustentam-se rodando pelas estradas, minimizando suas perdas com a possibilidade de abater sua Declaração Anual do Imposto de Renda os valores pagos nos pedágios.

Sala das Sessões, 22 de janeiro de 2004.

**POMPEO DE MATTOS**  
D E P U T A D O   F E D E R A L  
Vice-Líder da Bancada  
P D T