

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.062, DE 2008

(apensados: PL nº 3.664, de 2008, e PL nº 4.375, de 2008)

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

Autora: Deputado Angela Amin
Relator: Deputado Vanderlei Macris

VOTO EM SEPARADO

O fundamento econômico tomado como suporte constitucional para a cobrança de pedágio reside na “utilização de vias conservadas pelo poder público”, como se encontra no inciso V do art. 150 da Lei Maior. Daí se infere, por questão também isonômica, que todos os que se utilizam das vias pedagiadas devam responder pela cobrança, cujo valor, segundo o preceito citado, se destina a conservá-las em condições de uso para todos.

Ora, se é muito mais intenso o trânsito local pela rodovia de veículos licenciados no município, ou cujos condutores tenham interesses profissionais continuados no município no qual se situa a praça de cobrança de pedágio, significa dizer também que estes usuários determinam muito maior uso do bem público e muito maior necessidade de manutenção e conservação do respectivo trecho rodoviário, do que aqueles cuja passagem por ali é residual.

Afigura-se, portanto, contraditório que os que mais se utilizam e mais ônus impõem ao uso da rodovia sejam dispensados do pedágio, ao passo que os usuários episódicos ou infrequentes devam pagar mais e, substitutivamente, em lugar daqueles – desde que, como aliás emendado pelo nobre Relator, há que preservar-se o equilíbrio econômico financeiro da concessão.

Em que pesem outros especialistas entendê-lo como taxa, “o pedágio é tributo, pois tratado entre as normas constitucionais que tratam dos tributos; ademais, é disciplinado num dispositivo que impede qualquer tributação

limitativa do tráfego de pessoas ou bens nas vias intermunicipais e interestaduais, salvo a sua criação”, segundo as notas do Professor Carlos Fernando Fecchio dos Santos, em seu artigo “Natureza Jurídica do Pedágio”, in *Jusnavigandi, edição 2151, 05/2009.* V. também “Pedágio: a sexta e mais nova espécie tributária”; Gildo Dalto Júnior, edição 804, 15/9/2005.

Em sendo espécie tributária, também repele a possibilidade de algum ente federativo “instituir tratamento desigual entre contribuintes que se encontram em situação equivalente”, a teor da regra inscrita no inciso III do art. 150, CF 88 – e a equivalência, no caso, diz respeito ao uso do mesmo bem público.

A tal respeito, forçoso reconhecer que, se o uso, ou a disponibilidade de uso, é franqueada a todos os usuários, sem distinção decorrente da sua situação social, profissional ou da localidade em que residem ou trabalham, qualquer isenção não prevista no contrato terá que fazer parte de um processo de realinhamento tanto econômico quanto financeiro da operação da rodovia.

E, se fora possível semelhante tratamento desigual, como o objetivado no Projeto, certamente os que pagam serão forçosamente onerados para custear o desgaste das rodovias por todos os usuários, inclusive e em maior monta por aqueles que a proposição pretende isentar.

Não bastasse, afigura-se inquestionável a assertiva de que a cobrança do pedágio é tanto mais justa quando todos os usuários pagarem proporcionalmente ao desgaste causado à rodovia, do que excluir justamente aqueles que em maior monta respondem pela necessidade de manutenção preventiva ou corretiva.

Poder-se-ia até imaginar, fosse a hipótese técnica e juridicamente viável, que o ideal estaria na cobrança por quilômetro percorrido, de tal sorte que o município, apenas pelo uso local, pagasse menos do que o forâneo que utiliza percurso maior.

Inegável, porém, que, quanto mais usuários contribuírem, menor será a tarifação do pedágio na praça de cobrança, cujo valor há de ser estabelecido à vista de planilhas de custos das concessionárias.

Não procede, ademais, o argumento de que a cobrança de pedágio a veículos licenciados no município onde se acha instalada a praça de cobrança compromete a competitividade e sustentabilidade das atividades econômicas ali sediadas, porquanto os sucessivos pedágios incidentes na mesma rodovia, que

oneram a circulação de produtos ou mercadorias oriundas de localidades mais distantes, é que atuam em desfavor destes, encarecendo-os para o consumidor e, pois, fomentando a produção e o consumo local.

A sua vez, o alegado prejuízo causado aos municíipes, profissionais que necessitam de deslocar-se constantemente pelo trecho urbano pedagiado de rodovias, não pode ser resolvido pela forma pretendida com o Projeto, seja pela redução do valor do pedágio, seja pela exclusão deste, se a providência resta limitada àqueles usuários, pelas razões já mencionadas.

Na realidade, o que se faz necessário e, na generalidade dos casos, o Poder Público opta pela omissão ou acomodação, é excluir-se a cobrança de pedágio dos trechos urbanos de rodovias, quando se mostrar inviável a construção de vias paralelas alternativas, para absorver o tráfego de natureza local, o que parece constituir já uma orientação buscada pelo Governo Federal, consoante bem lembrado pelo nobre Relator, enquanto remanescem as situações pré-existentes.

Por todas essas razões, entendo que ou se exclui, ou se reduz a cobrança de pedágio para todos os que utilizam trechos urbanos de rodovias, já que outra solução esbarra em óbices legais e contratuais, motivo pelo qual, em respeitosa divergência com o parecer do nobre Relator, meu voto é contrário ao Projeto, nos termos em que foi proposto.

Sala de Reuniões, em de de 2009.

Deputado **NELSON TRAD**