

**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 **ESPIRIDÃO 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 agosto 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 2011 (Lei nº 12.309 de 9 de agosto de 2010), em seu art. 91, condiciona a aprovação de lei ou medida provisória que conceda ou amplie incentivo ou benefício de natureza tributária,

acarretando renúncia de receita, ao cumprimento do disposto no art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF.

A LRF, por sua vez, exige estar a proposição acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, assim como sua compatibilidade com o cumprimento das metas fiscais estabelecidas na lei de diretrizes orçamentárias e o atendimento de pelo menos uma de duas condições alternativas.

Uma condição é que o proponente demonstre que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária e que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias. Outra condição, alternativa, é que a proposição esteja acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, da ampliação de base de cálculo ou da majoração ou criação de tributo ou contribuição, podendo o benefício entrar em vigor apenas quando implementadas tais medidas.

Quanto 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

