



SENADO FEDERAL  
Senador TELMÁRIO MOTA

## PARECER Nº , DE 2016

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 187, de 2010 – Complementar, do Senador Marcelo Crivella, que *altera a Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências, para proibir a cobrança de pedágios nos trechos de rodovias estaduais e federais que atravessem áreas urbanas e entre cidades que distem menos de trinta e cinco quilômetros entre si, e autorizar a arrecadação de taxas e contribuições de melhoria por concessionário de serviço público ou de obra pública.*

RELATOR: Senador **TELMÁRIO MOTA**

### I – RELATÓRIO

Chega para análise da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei do Senado nº 187, de 2010 – Complementar, do Senador Marcelo Crivella, com vistas a tratar de aspectos da cobrança de pedágios, especialmente no tocante à localização das praças de pedágios.

Para tanto, a proposta é constituída de cinco artigos. O primeiro altera o Código Tributário Nacional (Lei nº 5.172, de 1966) e o segundo



SF/16877.21067-31



SENADO FEDERAL  
Senador TELMÁRIO MOTA

altera a Lei das Concessões (nº 8.987, de 1995). Tais modificações visam a autorizar a cobrança de pedágio pela utilização de via pública para o tráfego de veículos automotores; proibir, nas rodovias federais e estaduais, a instalação de praças de pedágio em área urbana ou entre cidades que distem menos de trinta e cinco quilômetros entre si; e facultar a arrecadação de taxas e contribuições de melhoria por concessionário de serviço público.

O art. 3º determina que as disposições da Lei superveniente não retroagem para os contratos vigentes, o art. 4º determina sua vigência imediata, e, por fim, o art. 5º revoga o Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969.

Na justificação, o autor ressalta a iniquidade da situação em que alguns cidadãos se deparam quando da instalação de praças de pedágio no interior de áreas metropolitanas ou entre bairros de determinadas cidades. Tais pedágios significariam expressiva desvalorização de seus imóveis, além de enormes embaraços (em termos de custos e tempo) para seus deslocamentos diários.

Além disso, aduz que a tipificação do instituto do pedágio como taxa, no CTN, visa a harmonizá-lo com a Constituição e a Jurisprudência, o que, entretanto, obrigaria a se permitir, expressamente, a delegação das funções de arrecadação e fiscalização de taxas e contribuições de melhoria aos concessionários de serviços ou obras públicas, de forma a evitar o comprometimento da concessão de rodovias para a iniciativa privada.

O projeto foi distribuído à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE). Não foram apresentadas emendas. Concluída a legislatura anterior sem apreciação, o projeto foi arquivado, tendo sido aprovado seu posterior desarquivamento, por força do Requerimento nº 96, de 2015, do próprio autor Senador Marcelo Crivella.

Na CI, foi rejeitado com Parecer do Senador Paulo Rocha, cujo ponto fulcral foi refutar, de forma minudente e com amplo embasamento técnico, os argumentos do autor no sentido de classificar pedágio como taxa.





SENADO FEDERAL  
Senador TELMÁRIO MOTA

Não foram apresentadas emendas.

## II – ANÁLISE

Como dissemos no item anterior, o Senador Paulo Rocha refutou os argumentos do autor, no sentido de classificar a figura do pedágio como sendo taxa, com amplo embasamento técnico e jurídico sobre as questões tributárias envolvidas.

Nesse sentido, julgamos ser desnecessário reanalisar tais aspectos, pois não faz sentido rediscuti-los apenas para ratificar a posição tão bem defendida pelo ilustre Relator que me antecedeu.

É necessário, contudo, enfatizar que tal entendimento não esgota a necessidade de análise do projeto, uma vez que ele encerra dois eixos de atuação. Um deles é a mencionada questão do pedágio como taxa, e o outro, talvez mais importante ainda, é a discussão acerca da localização das praças de pedágios.

De fato, se nos cabe alguma crítica ao brilhante Parecer do Senador Paulo Rocha, essa se situa no fato de que esse segundo aspecto mereceu discussão tímida, que se limitou a apenas concluir que a proposta seria inconstitucional caso aplicada às rodovias estaduais. Não se posicionou, contudo, quanto a sua aplicação às rodovias federais.

Portanto, pretendemos tomar o Parecer da CI como um ponto de partida, que nos permite não mais discutir as questões tributárias envolvidas, e, nesta oportunidade, focar na questão da localização das praças de pedágio, que nos parece o real cerne da proposta aqui debatida.

De fato, entendemos bastante meritória a preocupação com os moradores das áreas metropolitanas que convivem com o estorvo da existência de praças de pedágio entre sua moradia e o centro das metrópoles.



SF/16877.21067-31



SENADO FEDERAL  
Senador TELMÁRIO MOTA

A proposta, como escrita, contudo, carece de melhor redação. De fato, ao impor que não se instale pedágio “entre cidades que distem menos de trinta e cinco quilômetros entre si”, a proposta pode incorrer em grave imprecisão jurídica, uma vez que se pode entender cidade como sendo um município, o que, na prática, impediria a existência dos pedágios.

Por outro lado, há tantas nuances e technicalidades no procedimento de localizá-las, inclusive para articulá-las com o entorno municipal, que não nos parece interessante tentar esgotar o assunto do ponto de vista da legislação. Em outras palavras, é importante permitir que tal detalhamento seja feito no nível infralegal, que é o foro adequado para a discussão com a profundidade técnica necessária.

Assim, apresentaremos sugestão de substitutivo que contemple o que foi aqui discutido.

### III – VOTO

Ante o exposto, nosso voto é pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei do Senado nº 187, de 2010 – Complementar, na forma do seguinte substitutivo:

#### **EMENDA Nº - CAE (SUBSTITUTIVA)**

### **PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 187, DE 2010 - COMPLEMENTAR**

*Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o*



SENADO FEDERAL  
Senador TELMÁRIO MOTA

*Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências, para dispor sobre a localização das praças de pedágio das rodovias federais.*

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com o seguinte art. 35-A:

“**Art. 35-A** As praças de pedágio das rodovias federais, existentes ou planejadas, deverão localizar-se, preferencialmente, fora da área das regiões metropolitanas, na forma de regulamentação da ANTT.

§ 1º A regra de que trata o *caput* não impede a utilização do pedagiamento urbano como forma de gestão do uso do solo ou de gerenciamento do transporte metropolitano;

§ 2º A eventual realocação de praça de pedágio para o atendimento da regra do *caput* será precedida de estudos de impacto econômico com vistas ao reequilíbrio financeiro dos contratos existentes e deverá contar com a anuência expressa dos atuais concessionários.”

**Art. 2º** Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

