

VOTO EM SEPARADO

Perante a COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 37, de 2009, do Senador Expedito Júnior, que *altera a Lei nº 9.250, de 26 de dezembro de 1995, e a Lei nº 9.532, de 10 de dezembro de 1997, para permitir a dedução, do imposto de renda das pessoas físicas, das despesas com pagamento de pedágio em rodovia federal, bem como permite dedução idêntica do imposto de renda das pessoas jurídicas.*

I – RELATÓRIO

Como bem descrito pelo Relator, Senador GILBERTO GOELLNER, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 37, de 2009, do Senador EXPEDITO JÚNIOR, permite às pessoas físicas e jurídicas deduzirem, do imposto de renda, as despesas relativas a pagamento de pedágio em rodovias federais.

No caso das pessoas físicas, o benefício fica limitado a oitenta por cento do valor do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) efetivamente pago, relativamente a veículo de propriedade do contribuinte. Ademais, a dedução não pode ultrapassar o atual limite global de seis por cento do imposto devido, fixado para o somatório das deduções referentes aos fundos controlados pelos Conselhos Municipais, Estaduais e Nacional dos Direitos da Criança e do Adolescente, bem como aos projetos culturais e às atividades audiovisuais. O benefício é estendido às pessoas jurídicas que apuram o imposto de renda pelo lucro real.

O relatório apresentado argumenta que a medida reduzirá o chamado “custo Brasil” e que o benefício fiscal trará consequências saudáveis para o desenvolvimento do País, pois diminuirá o valor do transporte de carga, muito influenciado pelo pedágio. Enuncia, ainda, que os produtos agropecuários sofrem maior influência do pedágio no seu preço final, algo que não pode ser admitido em um país no qual a fome é um grave problema.

II – ANÁLISE

A despeito das considerações constantes do relatório apresentado pelo Senador GILBERTO GOELLNER, não podemos concordar com o mérito do PLS nº 37, de 2009.

O pedágio é a remuneração pela prestação de serviço público pelo Estado ou por uma concessionária do poder público consistente na construção e/ou na manutenção de uma via de transporte.

Assim, paga pedágio quem utiliza a via pública para deslocamento, constituindo ele receita direcionada para custeio do serviço prestado.

Por seu turno, o imposto de renda é tributo sem destinação específica, utilizado pelo Estado para consecução dos mais diversos objetivos.

Nesse ponto, apesar da análise dos aspectos tributários do PLS caber à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), lembramos que a concessão de benefício tributário, qualquer que seja, acaba por transferir ao restante dos contribuintes o ônus fiscal abdicado. Ou seja, beneficiar um determinado segmento significa, sempre, a sua exoneração, do valor que lhe competiria, da conta a ser paga pela sociedade pela manutenção do Estado. Portanto, por ser exceção e por exigir sacrifício da maioria, o benefício trazido à sociedade com a sua concessão (que pode ser de diversas naturezas) deve ser, no mínimo, equivalente ao seu custo.

No caso, não nos parece razoável repassar o ônus do pedágio – contraprestação pela utilização de rodovia pública – para todos os demais contribuintes.

Ademais, nota-se que a proposição prevê como limite da dedução do imposto de renda das pessoas jurídicas com o pagamento de pedágio oitenta por cento do valor do IPVA efetivamente pago relativamente a veículo de sua propriedade. Contudo, não dispõe sobre o limite da dedução sobre o imposto a ser pago, possibilitando, no extremo, a dedução total, o que não ocorre em relação a qualquer outro incentivo desse tipo, nem mesmo nas hipóteses de doações para os fundos dos Direitos da Criança e do Adolescente.

A indicação do valor do IPVA como referência para a limitação do montante a ser deduzido do imposto de renda também é problemática, pois esse tributo é de competência estadual e a Secretaria da Receita Federal do Brasil não possui acesso às informações cadastrais dos Estados e do Distrito Federal.

Não bastassem esses argumentos para demonstrar a impropriedade do projeto, ele, caso aprovado, inverteria completamente a lógica da concessão de rodovias pelo Governo Federal. Sabe-se que o objetivo do poder concedente, nesse caso, é transferir à iniciativa privada a prestação de serviços essenciais à sociedade, mas que não precisam ser disponibilizados diretamente pelo Estado. Com a concessão, o ente estatal tem condições de transferir seu foco para atividades sociais, que não despertam maiores interesses na iniciativa privada, além de serem atribuições inerentes ao Poder Público, como bem demonstram os incisos do art. 3º da Constituição Federal.

Ou seja, ao realizar a concessão de rodovias, o Estado busca diminuir seus investimentos diretos no setor de transportes para dirigi-los a outras áreas mais necessitadas e nas quais a participação do Poder Público é fundamental.

O PLS, ao instituir benefício fiscal referente ao imposto de renda a pessoas físicas e jurídicas com base no pedágio pago em rodovias federais, torna ineficaz a cobrança do pedágio e os objetivos da concessão. Se a transferência da administração de rodovias para o particular ocorre para que o Estado focalize seus esforços e recursos em suas atividades essenciais, a instituição de benefício fiscal sobre valores pagos a título de pedágio é uma gritante contradição. Isso porque será retirada do Estado a receita pública cuja economia motivou a concessão da rodovia.

Desse modo, se é o Estado quem deve arcar com o pedágio, pois é isso que o PLS tenciona, o melhor é que as rodovias sejam administradas diretamente por ele. Assim, não se concede rodovias, não se cobra pedágio e, em contrapartida, também não se investe em programas sociais, o que prejudicará a parcela mais humilde e sacrificada de nossa população.

III – VOTO

Diante dos óbices acima apontados, contrariamente ao entendimento do relator, voto pela rejeição do PLS nº 37, de 2009, por esta Comissão.

Sala da Comissão,

Senador ANTONIO CARLOS VALADARES