

Pedágio e o direito de ir e vir: Inconstitucionalidade ou extravagância jurídica?

Leonardo José Pereira Sales*

Graduando em Direito pela Universidade Nova Iguaçu - Campus V Itaperuna-RJ..

Marcelo Fróes Padilha*

Doutorando em Direito Público, pela Universidade Nacional de La Plata – Nação Argentina; Mestre em Direito, pela Universidade Iguaçu - UNIG ; Pós Graduado em Direito Tributário e Legislação de Impostos pela Universidade Estácio de Sá - UNESA; MBA em Gestão de Negócios Petróleo e Gás, pela Fundação Getúlio Vargas - FGV; Coordenador do Escritório modelo - ESAJUR da UNIG – Campus V/Itaperuna/RJ; ; Professor Universitário (Direito tributário) da Universidade Iguaçu – Campus V; Advogado.

Abel de Araújo Padilha Neto*

Doutor em Direito, Doutorado pela Universidade Federal Fluminense (1968). Tem experiência na área de Direito, com ênfase em Direito. Aprovado no Concurso Público de Juiz de Direito do Estado do Espírito Santo. Professor de Oratória Forense da Universidade Iguaçu – Campus V- Itaperuna/RJ.

Resumo

O pedágio não é um tema pacífico em relação a sua aplicabilidade e suas controvérsias. Afinal fere ou não o direito de ir e vir dos cidadãos? Com o intuito de solucionar essas questões foi proposta uma ampla discussão a respeito das teorias do direito tributário para se entender onde está enquadrado o pedágio, e como surgiram essas teorias com a suas criações, aplicabilidades e quais são aceitas em nosso sistema jurídico na atualidade. Será discutido a CIDE Combustíveis que tem ampla discussão sobre porque pagar um tributo que tem finalidade entre outras destinações, ajudar a financiar programas de infra-estrutura de transportes. Sobre o pedágio em si, iremos discutir qual sua natureza jurídica, e até onde a sua aplicabilidade restringe o nosso direito fundamental constitucional como cidadãos, o de ir e vir sem ferir nossa liberdade de locomoção.

Palavras-chave: Pedágio; CIDE; direito fundamental; liberdade.

Abstract

Toll is not a peaceful theme, regarding its applicability and its controversies. After all, does it hurt or not, the right to come and go of the citizens? In order to address these issues, it was proposed a broad discussion about the theories of tax law to understand where toll is framed, and how these theories have emerged with their creations, applicability and which are accepted in our legal system today. CIDE Fuels will be discussed. A broad discussion on “why” the payment of a tax that has the purpose among other destinations that help to finance transport infrastructure programs. On the toll itself, we will discuss their legal nature, and as far as, its applicability restricts our fundamental constitutional rights, as citizens, to come and go without injuring our freedom of movement.

Keywords: Toll; CIDE; fundamental right; freedom.

1 Introdução

Os direitos fundamentais que estão agraciados em nossa carta magna de 1988, nos remetem a uma discussão bastante ampla e doutrinária acerca de um dos direitos

fundamentais de nós cidadãos, que é o direito de locomoção ou simples e puro direito de ir e vir.

Inicialmente deve esclarecer, que se tomarmos como base simplesmente a imposição legal, o código tributário nacional em seu art. 3º expressa, que tributo é toda prestação pecuniária compulsória, exigível atrás de moeda ou cujo valor possa exprimir, que não seja objeto de ato ilícito por parte do contribuinte e que obedeça a legalidade dos atos praticadas em relação a seu estabelecimento.

Seguindo a linha de mera imposição legal, o Art. 5º trata em um rol taxativo quais são os tributos, que o definem como impostos, taxas e contribuições de melhorias.

Com a evolução do direito tributário foram criadas teorias e divisões para que ficassem de forma mais clara e didática sua aplicação, com o intuito dos doutrinadores facilitarem o entendimento até do que era tributado, para que nós cidadãos potencialmente contribuintes tivéssemos uma noção mais clara e ampla do que pagamos no decorrer de nossa vida social e produtiva.

A teoria tripartite ou tripartida em que foi durante muito tempo a teoria adotada pelo STF, em que tinham entre seus principais expoentes os professores Paulo de Barros Carvalho e Rubens Gomes de Souza, elas tinham como divisão que os tributos eram divididos em impostos, taxas e contribuições de melhoria.

Baseada no princípio da legalidade em que abordamos anteriormente em que essa teoria se firmava exatamente na lei propriamente dita, como forma de sua sustentação no código tributário nacional no seu Art. 5º em que diz taxativamente que tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria. Portanto como base no princípio da legalidade essa teoria se tornou ultrapassada, pois no Art. 148 faz referência aos empréstimos compulsórios e impostos de guerra, juntamente com outros tipos de tributos que a união achar necessário a um período específico.

A teoria adotada, no entanto, em nosso dia a dia é a teoria quinquipartite que inclusive norteia o STF a respeito de questões tributárias quando precisa de resolver conflitos. Nela há a divisão que são os impostos, as taxas, contribuições de melhorias, os empréstimos compulsórios e as contribuições especiais

Um dos defensores e expoente dessa teoria é o professor Hugo de Brito Machado.

A grande diferença e novidade dessa teoria quinquipartite é que o estado instituiu a cobrança de contribuições especiais de domínio econômico ou contribuições de categorias

profissionais ou econômicas, dando legalidade a contribuições parafiscais conforme prevê no seu Art. 149 da Constituição já citada anteriormente.

Porém a CIDE, que é a contribuição de intervenção do domínio econômico, mais popularmente conhecida por CIDE Combustíveis, que foi criada com a Lei n.º 10.336, de 19 de dezembro de 2001, que trata de incidência de tributos sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool etílico de combustível. Como o artigo 177 da CRFB/88 é taxativo, não deixa dúvidas quanto a competência exclusiva da união em monopólio em relação ao estabelecimento da CIDE Combustíveis, tendo também o parágrafo 4º em que terá de ter lei própria para instituir a CIDE um referência explícita ao princípio da legalidade constitucional em que o poder público só poderá agir dentro dos limites estabelecidos por lei.

A sua finalidade é arrecadar recursos que serão destinados a três modalidades distintas que serão: o pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo, o financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás e o financiamento de programas de infraestrutura de transportes.

Entende-se que no seu Inciso III do Art. 1º, que o financiamento de programas de infraestrutura de transportes está incluído a questão da conservação das estradas de rodagens, portanto o cidadão já está pagando na fonte, ou seja, no posto de combustível essa contribuição já é repassada ao contribuinte final na sua totalidade.

Nossa constituição estabelece a repartição das receitas tributárias. Portanto os critérios são: extensão viária em que consiste prestigiar o estado membro que através de estatísticas do DNIT tem maior extensão de malha viária, pois tem a necessidade de conservação maior de quem tem menos, o consumo proporcional por estado, o critério demográfico junto ao IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística que é por base populacional e por ultimo o critério de equidade, onde todos os estados recebem igual.

Já o pedágio foi tratado inicialmente em nosso ordenamento jurídico na Constituição de 1946 e tinha competência exclusiva em indenizar o estado os gastos provenientes de construção, conservação e melhoramento das estradas que ali fossem utilizadas.

Porém a constituição de 1988 que voltou a tratar do tema, mesmo que haja previsão legal da vedação da limitação do tráfego, o pedágio tem na lei uma base a título de exceção a sua cobrança, em que o estado pode sim efetuar a cobrança.

Existe uma discussão minoritária, porém muito coerente, que visa abordar as questões da legalidade do poder público em tributar, pois está ferindo o princípio constitucional da legalidade, que na prática funciona que o setor privado pode fazer tudo que não for proibido, já o setor público que é o caso da união não agir em nada que não estiver positivado na legislação.

Entretanto haja vista que havendo a revogação das leis pelos fenômenos da não recepção com o advento da constituição de 1988, o pedágio está sendo cobrado como uma extravagância em nosso sistema tributário nacional, pois não foi criada lei que o estabelece nas formalidades da lei.

Afinal de contas o que seria o pedágio?

Primeiramente não é um imposto haja vista que o para ser taxado com tal supõe uma ação do estado referida ao contribuinte.

Não é contribuição de melhoria, pois não é cobrado em função de melhorar o local por onde se trafega.

Há quem sustente que seria taxa de serviço, pois uma das explicações seria principalmente a conservação das estradas, para que fossem feitos os reparos necessários.

Portanto não é uma taxa de serviço, pois o serviço prestado ao contribuinte não é considerado “prestação de serviço”, é um simples ato de conservar a estrada a deixando em condições de tráfego; ou seja, não é a atividade fim, ela é uma simples atividade meio.

Na prática o contribuinte não utiliza um serviço estatal, ele utiliza sim um bem público e paga pela utilização deste serviço. Portanto ela poderia ser utilizada sobre a nomenclatura de tarifa de utilização de bem público, e não taxa de serviço público.

Porém as taxas em nossa Constituição são denominadas de taxas de polícia e taxas de serviços. Nomenclatura essas que não se encaixam no pedágio em nenhuma das duas formas. Há quem defenda portanto, que deve ser criada uma nomenclatura diferente quando for tratar de pedágio.

Há de se falar também que o pedágio não pode ser cobrado dos contribuintes dentro de perímetro urbano, limitando portanto o tráfego dentro da cidade.

Nossa constituição colocou um ponto final nessa duvida que cercava o direito brasileiro. Afinal de contas o pedágio não é uma limitação ao trafego de pessoas; haja vista que é permitido em caráter excepcional.

2 Origem do Pedágio

O pedágio foi tratado inicialmente em nosso ordenamento jurídico na Constituição de 1946, mais especificamente no seu art. 27 que expressava:

Art 27 - É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios estabelecer limitações ao tráfego de qualquer natureza por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, ressalvada a cobrança de taxas, inclusive pedágio, destinada exclusivamente à indenização das despesas de construção, conservação e melhoramento de estradas.¹

Portanto tinha competência exclusiva em indenizar o estado os gastos provenientes de construção, conservação e melhoramento das estradas que ali fossem utilizadas. Com a promulgação da Constituição de 1967, no seu Art. 20:

Art 20 - É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:
[...]

II - estabelecer limitações ao tráfego, no território nacional, de pessoas ou mercadorias, por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, exceto o pedágio para atender ao custo de vias de transporte;²

No entanto na Constituição seguinte que vigorou no caso 1967 restringiu a cobrança do pedágio, só sendo aceito sua cobrança para custear as vias de transportes.

Já a EC n.º 1 de 17 de outubro de 1969, também conhecida por Constituição de 1969 em que ela foi uma espécie de retificação da Constituição de 1967 que o regime militar impôs ao Brasil foi omissa em relação ao pedágio, portanto ficando vago esse tema em nosso ordenamento de 1969 até a promulgação da constituição de 1988 que voltou a tratar do tema, sendo expresso no seu art. 150, V da CRFB/88 que estabelece:

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;³

¹ BRASIL. Constituição (1946). Constituição dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro, RJ: Senado, 1946. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao46.htm> . Acesso em 24 mai.2015.

² _____. Constituição (1967). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF:1967. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao67.htm> . Acesso em 24 mai.2015.

Conforme palavras do professor Luciano Amaro diz:

Essa disposição deu uma legitimação constitucional expressa ao pedágio. Além disso, reconheceu-lhe natureza tributária (por oposição à idéia de que ele traduziria um preço público), pois essa figura está referida num dispositivo que cuida de tributos, e como exceção a um princípio que limita a criação de tributos.

A constituição ademais, relaciona o pedágio com uma atuação estatal específica, já que ele tem por fato gerador a utilização de vias conservadas pelo poder público. Não é a construção de uma estrada, de per si, que embasa a exigência do pedágio; essa obra pública pode dar lugar a contribuição de melhoria. Já o pedágio é cobrável de que trafegue pela via pública, e, por isso, frui a utilidade propiciada pela obra do estado.

O fundamento da exigência do pedágio é análogo ao das taxas de serviço ou de polícia e da contribuição de melhoria, ou seja, a atuação estatal que possa ser referida a um indivíduo ou a um grupo de indivíduos deve ser financiada por tributos cobrados desses indivíduos e não de toda a coletividade (2010, p.71).⁴

Mesmo que haja previsão legal da vedação da limitação do tráfego, o pedágio tem na lei uma base a título de exceção a sua cobrança, em que o estado pode sim efetuar a cobrança.

Há de se citar também o posicionamento da doutrina minoritária defendida pelo doutrinador Eduardo Marcial Ferreira Jardim em que o autor cita:

No âmbito federal, a legislação anterior à Carta Magna de 1988 foi revogada pelo fenômeno da não recepção, sendo, outrossim, revogada pela Lei 7.712 de 22 de dezembro de 1988, a qual, por seu turno, foi também revogada pela Lei n. 8.075, de 6 de agosto de 1990. Esta, contudo ao revés de manter a taxa de pedágio, dispôs que outro diploma versando a matéria seria editado no prazo de noventa dias a contar da sua vigência, o que não aconteceu e, por isso mesmo, inexistente fundamento constitucional de validade que autorize a cobrança do pedágio nas rodovias federais, ao menos até a época da edição desta obra.

Deveras, a cobrança do pedágio federal afronta o primado da estrita legalidade, não só em virtude da ausência de lei, como também em decorrência das majorações que são efetuadas por meio de atos

³ BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em 25 mai.2015

⁴ AMARO, Luciano. Direito Tributário Brasileiro. 16.ed – São Paulo: Saraiva, 2010

administrativos, o mesmo ocorrendo nos demais planos do governo.(2011, p. 149)⁵

Porém tem uma discussão capitaneada pelo professor Eduardo Marcial Ferreira Jardim, mesmo que minoritária muito coerente, que visa abordar as questões da legalidade do poder público em tributar, pois está ferindo o princípio constitucional da legalidade, que na prática funciona que o setor privado pode fazer tudo que não for proibido, já o setor público que é o caso da união não agir em nada que não estiver positivado na legislação.

Entretanto haja vista que havendo a revogação das leis pelos fenômenos da não recepção com o advento da constituição de 1988, o pedágio está sendo cobrado como uma extravagância em nosso sistema tributário nacional pois não foi criada lei que o estabelece nas formalidades da lei.

2.1 A Polêmica Natureza jurídica do Pedágio

Com a ressalva expressa no final do Art. 150, V da CRFB/88 sobre a legalidade do pedágio como sendo uma exceção a limitação do tráfego de pessoas, abriu-se uma ampla e vasta discussão. Afinal de contas o que seria o pedágio?

Primeiramente não é um imposto haja vista que o para ser taxado com tal supõe uma ação do estado referida ao contribuinte.

Não é contribuição de melhoria, pois não é cobrado em função de melhorar o local por onde se trafega.

Há quem sustente que seria taxa de serviço, pois uma das explicações seria principalmente a conservação das estradas, para que fossem feitos os reparos necessários. Porém sobre a visão de alguns doutrinadores não é aceita essa tese, como o professor Luciano Amaro que faz uma referência a este tema em seu livro que diz:

Assim, uma rodovia nova enseja a cobrança de pedágio, mesmo que o poder público ainda não esteja incorrendo em despesas com reparos. Em suma, o pedágio não se liga ao efetivo dispêndio com restauração, mas sim ao fato de o estado manter (conservar) a via em condições de uso (o que supõe, mais do que despesas de reparo, o investimento efetuado na construção da via da via pública).

O fato gerador do pedágio é a utilização da via pública e não a conservação desta. A utilização há de ser efetiva e não meramente potencial (simples

⁵ JARDIM, Eduardo Marcial Ferreira. Manual de Direito financeiro e tributário brasileiro. 12.ed – São Paulo: Saraiva, 2011.

colocação da via à disposição). Não se pode dizer que o fato gerador seja o “serviço” (de restauração) que o poder público execute, pois essa tarefa é meio (para manter a via pública utilizável) e não fim da atuação estatal. A utilidade que o estado propicia ao indivíduo não é o conserto, mas sim a utilização da estrada. Noutras palavras, a coisa ou fato estatal a que se liga o pedágio não é uma prestação de serviço (conserto), é a estrada, com cuja utilização se concretiza o enlace do indivíduo à obrigação tributária.(2010, p. 72)⁶

Portanto não é uma taxa de serviço, pois o serviço prestado ao contribuinte não é considerado “prestação de serviço”, é um simples ato de conservar a estrada a deixando em condições de tráfego; ou seja, não é a atividade fim, ela é uma simples atividade meio.

Na prática o contribuinte não utiliza um serviço estatal, ele utiliza sim um bem público e paga pela utilização deste serviço. Portanto ela poderia ser utilizada sobre a nomenclatura de tarifa de utilização de bem público, e não taxa de serviço público.

Porém as taxas em nossa Constituição são denominadas de taxas de polícia e taxas de serviços. Nomenclatura essas que não se encaixam no pedágio em nenhuma das duas formas. Há quem defenda portanto, que deve ser criada uma nomenclatura diferente quando for tratar de pedágio.

2.2 Direito de ir e vir e liberdade de tráfego

A parte final do Art. 150, V da CRFB/88 tentou colocar um ponto final nessa dúvida que cercava o direito brasileiro. Afinal de contas o pedágio é uma limitação de trafego de pessoas; ou não passa de uma extravagância na nossa lei em que é permitido em caráter excepcional.

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 Público⁷;

Para muitos doutrinadores é uma previsão legal constitucional, porém há de se ressaltar que existem opiniões contrárias. É o caso de Vittorio Cassone em que diz que:

⁶ AMARO, Luciano. Direito Tributário Brasileiro. 16.ed – São Paulo: Saraiva, 2010

⁷ BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm> . Acesso em 25 mai.2015

A lei, de modo explícito ou implícito, indicará se há compulsoriedade na utilização da rodovia ou facultatividade, porque, se não for oferecido ao usuário via alternativa, a compulsoriedade estará presente, e a natureza jurídica da exação será 'taxa'. Obviamente, se houver questões de fato, haverão de ser provada por quem de direito. (2004, p. 120)⁸

Há de se resultar que segundo o Vittorio Cassone que para não ser considerado compulsório, terá de ter uma outra via alternativa para que o usuário tenha a possibilidade de usá-la. Caso não haja essa outra alternativa está configura da a sua compulsoriedade da taxa e não a tarifa de uso de bem público defendida anteriormente por doutrinadores.

Há de se falar também que o pedágio não pode ser cobrado dos contribuintes dentro de perímetro urbano, limitando portanto o tráfego dentro da cidade.

3 Conclusão

O trabalho concluso visou demonstrar que com o início da abordagem do pedágio em 1946 na constituição e a criação do código tributário nacional no ano de 1966, passou a ter um mecanismo onde socorrer-se acerca das dúvidas e questionamentos inerentes relacionadas a tributação a partir daí.

Entretanto, com novos mecanismos, o direito em seu dinamismo acabou criando teorias quanto a sua aplicabilidade em nossa sociedade, evoluindo através do tempo em que vivemos.

Através de uma linha cronológica, o direito veio adquirindo teorias em relação as divisões de tributos no nosso ordenamento jurídico, mais especificamente a classificação sobre o que é tributo na sua prática.

Com isso surgem as teorias. A primeira a ser defendida é a que seria teoria bipartida que teria como base os impostos e taxas; teoria essa a bastante tempo superada na evolução histórica em que eram defendidos as formas de tributos vinculados e não vinculados.

Após essa época surgiu uma teoria chamada de tripartite, teoria essa muito utilizada em nosso sistema jurídico, houve grande aceitação e utilização desta conforme o tempo. Essa

⁸ CASSONE, Vittorio. Direito Tributário: fundamentos constitucionais da tributação, classificação dos tributos, interpretação da legislação tributaria, doutrina, pratica e jurisprudência, atualizado até a EC nº 42, de 19-12-2003/ Vittorio Cassone; prefácio de Ives Gandra da Silva Martins. 16.ed – São Paulo: Atlas, 2004

teoria consistia em dividir os tributos em três vertentes que eram: impostos, taxas e contribuições de melhorias.

Teoria essa adotada com base no princípio da legalidade, ou seja, como estava positivado no código Tributário Nacional no seu artigo 5º eles os defendiam com base na lei.

Entretanto com a promulgação da constituição de 1988, essa mesma teoria que tinha com sua principal aliada a lei positivada na questão da legalidade perde força, haja vista que se fosse seguir a literalidade, o Art. 148 da constituição faz referências a empréstimos compulsórios, impostos de guerra e outras que viessem a ser criados através de lei complementar.

Existe ainda a teoria quadripartite em que é minoritária no nosso sistema jurídico, muito poucos autores que a defendem e, portanto não há muita notoriedade acadêmica em doutrinas e jurisprudências. Ela consistia basicamente em dividir em impostos, taxas, contribuições sociais e contribuições de melhorias, além de uma variável dentro da própria teoria quadripartite que eram impostos, taxas, empréstimos compulsórios e contribuições.

Mas o que usamos e norteia nosso direito em relação as teorias é a teoria chamada quinquipartite, em que o Supremo Tribunal Federal a reconhece, sendo utilizada atualmente em nosso sistema jurídico que contém, impostos, taxas, contribuições de melhorias, empréstimos compulsórios, e as contribuições parafiscais. Defendida por um expoente em direito tributário nacional o professor Hugo de Brito Machado.

Acerca da CIDE Combustíveis instituída em 2001, cuja sua finalidade era criar um mecanismo de arrecadação abrangente, que colocasse todos os usuários consumidores de combustíveis a contribuir para a união a fim de ter arrecadação, utilizando o revendedor de combustível como responsável tributário na retenção dos impostos cobrados de nós contribuintes, e repassasse esse tributo à união para, pagar subsídios a preços de combustíveis, ou transportes de álcool combustível, financiar projetos ambientais relacionados às indústrias potencialmente poluidoras de petróleo e gás e o nosso enfoque principal que era financiar os programas de infra-estrutura de transportes. Ficando demonstrado sua destinação da arrecadação por critérios estabelecidos por lei que foram critérios que variam de tamanho de malha viária, consumo e finalmente em relação a densidade demográfica de sua população e por ultimo distribuição igualitária entre todos os estado membros.

Em relação a evolução histórica do pedágio em quando começou e como evoluiu através do tempo e suas limitações. Propôs através dos estudos bibliográficos que o pedágio não é uma taxa, pois ela não está elencadas como tal, pois somente se tem no ordenamento

taxa de serviços e taxa de polícia que nada tem haver com o nosso tema. Já a contribuição de melhoria também não é aceita pelo fato de não estar melhorando o seu habitat natural onde é seu domicílio.

Propõe, entretanto que seja o pedágio uma espécie de taxa de utilização de bem público, pois ele na prática é um bem público colocado ao dispor de quem tem interesse de utilizá-lo sobre pagamento pecuniário em moeda. E também não é uma contribuição, pois nesse caso o pedágio é individualizado para quem o quer utilizar, fugindo do conceito de contribuição que é abrangente a toda a coletividade.

Há também a sugestão da criação de uma nova nomenclatura para designá-lo pois o mesmo é diferente de tudo que foi tratado em relação as teorias já abordadas anteriormente.

Em questão ao direito de ir e vir o pedágio tem um papel muito polêmico. Pois legalmente a questão do direito de ir e vir é constitucional, porém tem uma ressalva no art. 150, no final do inciso V que diz, não poderá haver limitação do tráfego, salvo o pedágio, porém o direito é mais amplo que a questão legal e doutrinária. Por isso há quem defenda que para o pedágio ser facultativo deverá ter um acesso alternativo, senão estará havendo compulsoriedade e portanto, está ferindo o direito de ir e vir dos cidadãos, ferindo um principio fundamental do estado democrático de direito que é a de livre locomoção de seus cidadãos.

Outro ponto é que pedágio não poderá ser cobrado dentro de perímetro urbano, para não restringir o direito dos cidadãos passarem livremente dentro de suas cidades.

Com todo o estudo acima exposto, paira uma pergunta no ar, afinal o pedágio é Inconstitucional ou não? Ou seria uma sexta espécie de tributo? Ou ainda uma tarifa? Longe de esgotar o presente tema este artigo foi elaborado para nortear a grande polêmica existente

REFERÊNCIAS

AMARO, Luciano. **Direito Tributário Brasileiro**. 16.ed – São Paulo: Saraiva, 2010.

BELTRÃO, Irapuã , Curso aprovação. **Tributos Vinculados e não vinculados**, São Paulo 13 de abril de 2009. Disponível em

<<http://www.cursoaprovacao.com.br/cms/artigo.php?cod=34255797>>. Acesso em: 03 mai. 2015

CASSONE, Vittorio. **Direito Tributário: fundamentos constitucionais da tributação, classificação dos tributos, interpretação da legislação tributaria, doutrina, pratica e jurisprudência**, atualizado até a EC nº 42, de 19-12-2003/ Vittorio Cassone; prefácio de Ives Gandra da Silva Martins. 16.ed – São Paulo: Atlas, 2004

CHIMENTI, Ricardo Cunha et. al. **Curso de Direito Constitucional**: - 7 ed. rev. e atual até a EC n.º 64/2010. São Paulo: Saraiva, 2010.

BRASIL. Constituição (1946). **Constituição dos Estados Unidos do Brasil**. Rio de Janeiro, RJ: Senado, 1946. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao46.htm> . Acesso em 24 mai.2015.

_____. Constituição (1967). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF:1967. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao67.htm> . Acesso em 24 mai.2015.

_____. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm> . Acesso em 16 mai.2015.

_____. CTN. **Lei 5.172 de 25 de outubro de 1966 Código Tributário Nacional** . Brasília, DF:1966. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5172.htm>. Acesso em 16 mai.2015.

_____. **Lei 10.336, de 19 de dezembro de 2001**. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília 20 dez. 2001. Disponível em

<<http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Leis/2001/lei10336.htm>>. Acesso em: 16 nov. 2014.

JARDIM, Eduardo Marcial Ferreira. **Manual de Direito financeiro e tributário brasileiro**. 12.ed – São Paulo: Saraiva, 2011.

MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de direito tributário**. 26. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Malheiros Editores, 2005.