

A UTILIZAÇÃO DAS VIAS ALTERNATIVAS E

A NÃO VIOLAÇÃO DO DIREITO DE LOCOMOÇÃO

Rita de Cássia Cardoso Costa Pacheco¹

Ilzver de Matos Oliveira²

1 Graduada em direito pela Universidade Tiradentes (UNIT) e pós-graduada em Direito Público pela Universidade Tiradentes Unit. Email: ritadepacheco@hotmail.com

2 Doutorando em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RIO), Mestre em Direito pela Universidade Federal da Bahia (UFBA), professor-pesquisador na Universidade Tiradentes (UNIT), ilzver@gmail.com

RESUMO

O presente artigo pretende analisar a cobrança de pedágio nas rodovias brasileiras, especialmente por empresas privadas, concessionárias de serviço público como se expõe no cenário atual. Nesse contexto tem como objetivos analisar o direito de utilização das vias alternativas sem violar o direito de locomoção. Ressalta-se que o sistema rodoviário brasileiro tem passado por grandes modificações nas últimas décadas. As rodovias federais apresentaram uma melhora considerável em questão de qualidade no oferecimento do serviço desde que passaram a ser executados pelo particular. Contudo tem suscitado inúmeras discussões acerca da utilização das vias alternativas e não violação do direito de locomoção, direito esse que é garantido constitucionalmente. A metodologia empregada nesta pesquisa é de cunho bibliográfico e doutrinário.

PALAVRAS-CHAVE

Pedágio. Inconstitucionalidade. Via Alternativa.

ABSTRACT

This article aims to analyze the collection of tolls on Brazilian highways, especially by private companies, public utilities as set forth in the current

scenario. In this context aims at analyzing the right to use alternative routes without violating the right of locomotion. It is noteworthy that the Brazilian road system has undergone major changes in recent decades. Federal highways showed a considerable improvement in quality issue in offering the service since it began to be performed by particular. But has sparked countless discussions about the use of alternative routes and no violation of the right of locomotion, a right which is constitutionally guaranteed. The methodology used in this research is an bibliographic and doctrinaire.

KEY WORDS

Toll. Unconstitutional. Alternative Route.

1 INTRODUÇÃO

O estudo tem como fito explanar a cobrança de pedágio nas rodovias brasileiras, especialmente por empresas privadas, concessionárias de serviço público como se expõe no cenário atual. Não tem, porém, a intenção de esgotar o assunto ou criar uma nova teoria.

Assim, para que se possa mostrar todos os pontos referentes ao tema é necessário antes perpassar por outros temas indispensáveis à compreensão jurídica do pedágio, explanando todo o embasamento imprescindível para se fazer tal afirmação como a inconstitucionalidade.

O estudo tem como objetivo analisar o direito de utilização das vias alternativas sem violar o direito de locomoção.

Nesse contexto, nota-se que o sistema rodoviário brasileiro tem passado por grandes modificações nas últimas décadas, fato mais atenuante se deu após a privatização de algumas empresas públicas na gestão de Fernando Collor. As rodovias federais apresentaram uma melhora considerável em questão de qualidade no oferecimento do serviço desde que passaram a ser executados pelo particular.

Cumprir destacar que com a promulgação da Constituição Federal de 1988, expressamente, no art. 175, houve a probabilidade da delegação do serviço público a um particular, ou, então, de ficar a cargo do ente competente realizá-lo inteiramente. O legislador constituinte, apenas possibilitou a discricionariedade quanto ao cumprimento do serviço e não em razão da competência.

Sendo as décadas de 80 e 90, marcadas pela transição, onde os serviços públicos nas rodovias passaram a ser realizados por empresas privadas. A exploração das rodovias federais é de jurisdição da União. Contudo, notadamente, nos últimos anos, tem aumentado a delegação desse serviço a empresas privadas, denominadas concessionárias.

Insta destacar que essa delegação do serviço ocorre por meio de um contrato administrativo de concessão, mediante cláusulas, tendo como relevância neste trabalho, tratar das questões que envolvem a forma de contraprestação (tarifa) paga pelo usuário, em razão do uso do serviço público de exploração e manutenção da rodovia, bem como de seus impactos sobre o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Bem como sua constitucionalidade e suas implicações jurídicas, bem como o direito do cidadão de ir e vim, analisando, por conseguinte as partes componentes do contrato de concessão e de que forma os usuários sofrem os efeitos das disposições estabelecidas neste contrato.

2 A NATUREZA JURÍDICA DO PEDÁGIO QUANDO NÃO HÁ VIA ALTERNATIVA

Antes de qualquer coisa, é imprescindível explicar que se busca aqui uma simples explanação de concordância com uma tese e, por consecutivo, a cadeia de ideias que se brotará.

O referente estudo embasou-se num corte epistemológico, aonde foi seguido o caráter da compulsoriedade para a definição da natureza jurídica do pedágio posto que os demais contextos, servem como lastreadores deste principal.

Faz-se necessário destacar que existem inúmeros comentários acerca da classificação do pedágio, posto que alguns o classificam como taxa, outros como tarifa (ou preço público), tem quem ainda o acham como uma espécie tributária autônoma e os que afirmam que o pedágio tanto pode ser taxa como tarifa.

Nesse sentido, vale destacar os comentários de Amaro, em relação ao pagamento de pedágio pelo contribuinte, vejamos:

O que o contribuinte do pedágio faz não é usar um serviço do Estado; usa, sim, um bem público, e paga por valer-se desse bem. Se de taxa se quiser chamar essa prestação pecuniária (e teoricamente, nada impede que assim se designe a exação), trata-se de taxa de utilização de bem público, e não de taxa de serviço (AMARO 2010, p. 165).

Cumpra-se destacar que para o referido autor o pedágio não é nem tarifa, apenas uma taxa de utilização de um bem.

Contudo, para uma melhor compreensão, se faz necessário a distinção entre taxa e preço público (tarifa). Insta destacar que a distinção entre os dois institutos é o corte epistemológico seguido pelo presente trabalho: a compulsoriedade. Afastado nesta e presente naquela, a compulsoriedade, aliada a presença de via alternativa que vai dizer se o valor cobrado é taxa ou tarifa.

Em relação à taxa, sua classificação é feita como tributo, é legal, ainda de acordo com o Código Tributário Nacional, nos artigos. 77, 78 e 79, especifica o instituto.

Nesse mesmo sentido, Harada conceitua taxa como:

Sendo uma espécie tributária a qual possui sua exigência categoricamente submetida ao regime de direito público. É uma obrigação *ex lege*, só podendo ser determinada dos particulares em razão do exercício regular do poder de polícia ou pelo uso efetivo ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte

ou postos à sua disposição (art. 145, II da CF). Ela pressupõe atuação concreta do Estado abertamente referida ao obrigado. Tarifa ou preço público, ou simplesmente preço, outra coisa não é senão a contraprestação paga pelos serviços requeridos ao Estado, ou pelos bens por ele vendidos e que se institui em sua receita originária, em contraposição à taxa, que se estabelece em sua receita derivada (HARADA, 2013, n.p.).

No entendimento do autor taxa é um pagamento por um serviço efetuado.

Já Sabbag (2011, p. 43) preceitua que taxa é um tributo vinculado (pressupõe atuação estatal), que tem como fato gerador uma atividade do Estado, concretizando uma prestação de serviço efetivamente usado ou apenas colocado à disposição do contribuinte, e que seja um serviço público e divisível. São chamadas de taxas de serviço.

Ainda de acordo com o autor, existe ainda outro fator gerador das taxas, que incide no exercício do poder de polícia do Estado, com o escopo de concretizar a adaptação do direito individual do contribuinte ao interesse coletivo, vigiando sua conduta de forma a moldar o exercício do seu direito aos interesses da coletividade.

Insta destacar que o ponto que gera controvérsias em relação a todas as definições expostas é em relação a vinculação do produto da arrecadação da taxa. Assim sendo, a taxa nada mais é que um tributo de natureza vinculada, cobrado mediante uma prestação estatal efetiva e divisível ao particular que foi beneficiado (tendo usado ou a sua disposição) com aquele serviço.

Para Balleiro (2010, p. 542), duas teorias relativas a taxa surgem, onde na primeira a sua diferenciação dos preços públicos e a segunda possui o caráter sinalagmático, em que pese a compulsoriedade de sua requisição. A Súmula 545 do STF estatui que:

[...] Preços de serviços públicos e taxas não se embaraçar-se, por que estas, diversamente daquelas são compulsórias e têm sua cobrança condiciona-

da à previa autorização orçamentária, em relação à lei que as instituiu. A Súmula estava acrisolada com os princípios da anualidade (lei orçamentária) e da legalidade (lei exclusiva sob o ponto de vista formal e material). Prevalece a legalidade. No lugar da autorização orçamentária (anualidade) entra a anterioridade (anual). (2003, n.p.)

Ainda de acordo com Balleiro (2010, 524) a taxa é o tributo arrecadado de alguém que se prevalecer-se de serviço público especial e divisível, de caráter administrativo ou jurisdicional, ou o tem à sua disposição, e ainda quando atenta em seu benefício, ou por ato sua despesa especial dos cofres públicos.

E, concluindo com maestria, Berti (2009, p. 321), assegura que a diferenciação da taxa ocorre, quando o serviço público for de uso compulsório pelo usuário, exista ou não alternativa, pois, mesmo que o contribuinte escolha outra alternativa, deverá pagar a taxa pela potencialidade do serviço público comensurável. Sendo que o serviço público, mesmo não sendo de uso compulsório no sentido estrito deste termo, é, porém, de utilização imprescindível pelo usuário, que não tem outra alternativa em razão de o Estado tê-lo tornado específico, com o afastamento de possíveis fornecedores.

Já em relação à definição de preço público, pontua Melo (2002, p. 176) como sendo, o valor devido pelo utente como contraprestação de serviço público comum exercitado por ente parafiscal ou empresa pública em exploração de atividade financeira, cobrado não compulsoriamente em regime lícito de direito privado, segundo política tarifária em decorrência de uma permissão de serviço público.

Já na definição de Becker (2002, 187) o preço público é uma contraprestação pecuniária devida pela obtenção ou pela atitude de um bem, corpóreo ou incorpóreo, direto ou serviço, estabelecido em cargo do pagamento almejado pelo fornecedor do bem, pelo titular do direito ou pelo prestador do serviço, compatível com a conveniência desse bem, direito ou serviço para o referente adquirente, cessionário ou utente.

Contudo faz-se necessário distinguir preço público de taxa, e quem melhor aduz é Morais (2002, p. 176), senão vejamos:

Observa-se que a espécie tributária tem particularidades especiais de seu gênero (tributo), a taxa deve conceber ao lado dos demais tributos. Ou seja, é dos impostos e das contribuições de melhoramento. Entretanto, não deve ser confundida com os preços, também nomeados preços públicos ou preços políticos, exação instituída pelo Poder Público para custear atividades que, por sua natureza, não sejam específicas de sua função em sua propriedade de entidade de direito público. [...].

Nesse contexto, observa-se que se pode distinguir a taxa do preço expondo que a taxa institui uma receita decorrida e o preço originária; a taxa é determinada em decorrência do poder fiscal do Estado, o que não sobrevém com o preço; a taxa é uma contribuição compulsória e o preço é uma contribuição facultativa: a taxa é implantada em lei e o preço pela autoridade administrativa competente.

Ao ponderar sobre a diferença entre preço público e taxa Afonso (2006, p. 155), asseverou que o serviço público só pode ser pago por taxa, sendo assim, inaceitável que o mesmo tenha por remuneração qualquer outro tipo de remuneração ou equivalência, como por exemplo, preços e tarifas.

Observa-se ainda que a distinção entre tarifa e taxa, chegou ao STF, aonde foi instituída uma súmula na qual é feita distinção entre ambas, senão vejamos:

[...] preços de serviços públicos e taxas não se confundem, porque estas, diferentemente daqueles, são compulsórias [...]. Com a edição desta súmula, foi jogada uma pá de cal na discussão, pelo menos no âmbito do judiciário[...]. (PACHECO, 2012, p. 5)

Assim sendo, o STF, se posiciona em relação da questão que tem gerado grandes altercações na atualidade qual seja: se o pedágio é uma taxa ou tarifa.

Uma parte dos doutrinadores, como Berti (2013), garantem que é uma tarifa ou preço público e não uma taxa, posto que é um preço público pago à pessoa jurídica de direito privado (empresa) responsável pela execução dos diversos serviços inerentes à conservação da estrada”.

Já na concepção de Alves (2013), o pedágio tanto pode ser uma tarifa ou uma taxa, ou seja, isso vai depender de quem está sendo cobrado.

Nesse diapasão, observa-se, portanto que quando a via for explorada pelo Poder Público o pedágio terá sua natureza de tributo da subespécie taxa de serviço, isto é a qual se aplicará as normas gerais que dirigem a atividade tributária do Estado. Aonde seu fato gerador será caracterizado pelo uso da via pública, a qual será mantida absolutamente, pelo Poder Público, seja por órgão da administração direta, seja por entidade autárquica ou empresa controlada pelo Estado. A base de cálculo, como as das taxas em geral, será fixada em lei, devendo guardar uma relação direta com o custo da atuação estatal em que incide o atinente fato gerador.

Ressalta-se que para o pedágio ser classificado como taxa, o Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul já se pronunciou que gerou o RE 460153 / RS, ressaltando, a necessidade de via alternativa para tal.

Em relação à utilização das vias alternativas o STJ se pronunciou através do Recurso Especial, N° 417.804 - PR (2002/0018047-0), que deveria ser suspenso a cobrança de pedágio na Rodovia BR - 369, no trecho compreendido entre os Municípios de Cascavel e Ubatatã, a C. Quarta Turma do Tribunal Regional Federal da 4ª Região, em grau de apelação, proferiu decisão sumariada, que era necessário a via alternativa, posto que *objetiva-se a proteção de interesses difusos (direito de ir e vir, assegurado constitucionalmente) e a defesa de direitos individuais homogêneos (via alternativa).*

Contudo, existem alguns doutrinadores que defendem a caracterização do pedágio como taxa, sendo um deles Carrazza (2004, p. 432) ao afirmar

que o pedágio é ‘verdadeira taxa de serviço, inobstante seu nomen juris”.

Em relação ao pedágio, cobrado nas vias públicas posiciona-se Harada (2013), que sua natureza tributária, está visivelmente constituída pelo inciso V, do art. 150 da Constituição Federal de 1988 de sorte que o posicionamento anterior da doutrina e jurisprudência deve ceder à nova realidade.

Posto que o texto do referido artigo assegure que é vedado a União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios constituir obstáculos ao tráfego de pessoas ou bens, por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, observado a cobrança de pedágio pelo uso de vias conservadas pelo Poder Público. Deste modo, a Carta Política de 1988 define, com solar clareza, que pedágio é tributo. Do contrário, a advertência não teria sentido algum (HARADA, 2013).

Corroborando com Harada, (2000) assegura que o pedágio foi elevado à estatura constitucional, por expressa citação, torna-se apropriado observar sua natureza jurídica e os princípios que lhe são aproveitáveis. ‘Como sua materialidade centra-se no ‘emprego de vias mantidas pelo Poder Público”, é aparecida nitidamente a figura da taxa, em razão dos mencionados serviços.”

Insta destacar que essa preservação, significa manter preservar, resguardar de algum dano ou deterioração. Mais do que meros consertos, a manutenção supõe a conservação das vias públicas em estado normal de uso (pista de rolamento, livre de buracos e de outras imperfeições, acostamentos, contenção de encostas, sinalização horizontal e vertical etc ”(HARADA, 2000).

Ressalta-se, portanto, que o problema é a diferenciação do pedágio como uma figura ou outra no sistema tributário ultimamente é que a visão desse sistema está sendo feita de forma errada para a questão. O que advém é que se tem olhado para o pedágio no exercício, percebe-se quem esta angariando os valores e daí o distingue: se for o Estado através de autarquias, p. ex., ele será taxa; se for a concessionária, será tarifa (1997, p. 43).

Cumpra-se destacar que essa não é a maneira certa de identificar a natureza jurídica de um tributo. O que se tem que considerar é teoricamente qual dos dois ele o é, e depois justapor na prática. Se algo não estiver da forma correta, será na prática e não na teoria. Tem-se que mudar a prática e não a teoria.

Já Sabbag (2011, p. 432), caracteriza o pedágio como sendo uma tarifa ou preço público, para tanto usa inúmeros argumentos, um deles é que a compulsoriedade (ou não) do uso do serviço tem sido usada como critério para se distinguir taxa e tarifa. Existindo 'ao usuário a escolha entre o 'usar' e o 'não usar' o serviço despontaria tarifa; inexistindo a opção, exsurgiria a taxa".

Ainda de acordo com o referido autor, não existindo a possibilidade de utilização de via alternativa – rodovia de tráfego gratuito, situada paralelamente àquela cujo uso se cobra pedágio –, a exação se torna compulsória, sem liberdade de opção, o que reforçaria a feição tributária, própria da taxa. Isto é se não existe via alternativa, a exação cobrada é taxa e não tarifa por conta da compulsoriedade. Nesse sentido, posicionou-se o Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul:

TRIBUTÁRIO. PEDÁGIO. NATUREZA JURÍDICA. TRIBUTO OU PREÇO PÚBLICO.

1) Após a Constituição de 1988 (art. 150, V), é razoável o entendimento de que o pedágio tem natureza jurídica de taxa, somente podendo ser instituído através de lei. 2) O pedágio preço público ou tarifa distingue-se do pedágio tributo (taxa) pela sua facultatividade (não compulsório). A compulsoriedade dos tributos decorre da potestade tributária. A facultade do preço público decorre da liberdade contratual. O pedágio-tarifa tem natureza contratual, tem por essência a facultatividade, que se caracteriza pela voluntariedade do pagamento e se concretiza através da existência de uma rodovia alternativa. 3) Ao largo da divergência doutrinária e jurisprudencial quanto à natureza jurídica do pedágio, certo é que, não havendo rodovias alternativas à dis-

posição dos usuários, configura-se como taxa, espécie tributária que deve submeter-se ao princípio da legalidade. (grifo nosso)

Nesse liame, nota-se que não existindo a via alternativa que não seja cobrado o pedágio, a exação se torna compulsória e, destarte, com a natureza jurídica de taxa e não de preço público.

3 PRINCÍPIO DA LIBERDADE DE LOCOMOÇÃO E DA NÃO-LIMITAÇÃO DE TRÁFEGO

O princípio da livre locomoção está inscrito no artigo 5º, XV, da Constituição Federal. Assim o direito à liberdade, comporta diversas outras liberdades, como a liberdade de locomoção, posto que a liberdade de locomoção –, é cediço que representa o direito do indivíduo de ir, vir, ficar, continuar, bem como de circular pelas vias públicas.

Já o princípio da não-limitação ao tráfego de pessoas e bens, também chamado princípio da ilimitabilidade do tráfego, está positivado na Constituição Federal de 1988, em seu artigo 150, inciso V, o qual prescreve que 'é vedado à união, aos Estados ao Distrito Federal e aos Municípios [...] constituir obstáculos ao tráfego de pessoas ou bens, por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais".

Cumpra-se destacar que o referido princípio está em concordância com o princípio constitucional de liberdade de locomoção, presente no artigo 5º, inciso XV da Constituição Federal: 'é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, continuar ou dele sair com seus bens" (TORRES, 2005).

De forma brilhante acentua Sabbag (2011, p. 354), que o princípio da não limitação não pode ter a interestadual idade e a intermunicipalidade como episódios geradores de tributos, sejam estes tributos de ordem federal, estadual ou municipal.

Faz-se necessário ressaltar que o legislador não almejou impedir a instituição de tributar os bens e as pessoas em ocasiões de interestadualidade ou intermunicipalidade, mas sim alcançar aos fatos geradores que se ajustem na hipótese de incidência baseada na transposição de divisas/ fronteiras. Tanto que há dois fatores a serem analisados no princípio da não limitação ao tráfego de pessoas e bens: uma já prevista na disposição legal (a questão dos pedágios) e outra relativa ao ICMS decretado nas divisas (DI PIETRO, 2002).

Ainda de acordo com Sabbag (2011, p. 543), ao dispor que a inteligência do postulado prognosticado na Constituição Federal não é evitar a exigência de impostos na circulação de pessoas ou bens, mas sim impedir tributo que se funde na interestadualidade ou municipalidade.

Assegura Moraes (1968, p. 54) que o que o objetivo da Constituição Federal é evitar que o Fisco, de maneira reflexa, alcance a liberdade de condução do indivíduo e dos bens. Posto que gravar tributariamente esse tráfego significaria uma maneira de limitar a liberdade de locomoção, o que não ficaria em conformidade com a Lei Maior. O princípio, deste modo, em primeiro momento confirma a liberdade de locomoção do artigo 5º, inciso XV da Constituição Federal.

4 A INCONSTITUCIONALIDADE DO PEDÁGIO QUANDO NÃO A VIA ALTERNATIVA

Após análise a respeito da natureza jurídica do pedágio bem como princípio ad liberdade de locomoção, fica mais fácil compreender sua inconstitucionalidade.

Insta destacar que tal fato ocorre pelo fato do pedágio possui natureza jurídica de tributo, posto que na maioria da vez quando não existe a opção da via alternativa e, por logo, taxa. Contudo, a titularidade da cobrança desta taxa é exclusiva do

Poder Público, como aponta o art. 145, II, CF, c/c art. 77, CTN, não sendo possível o particular surgir como credor da obrigação tributária.

Observa-se, portanto, que na grande maioria os pedágios são cobrados pela concessionária que administra e não o Poder Público, sendo que quando é efetuado pela concessionária é feito de maneira irregular, pois a Constituição Federal deixa claro que a cobrança da taxa é feita pelo Estado e não por um particular.

E outro fato atenuante é o bloqueio/impedimento legal do tráfego de pessoas e bens, sendo inconstitucional.

5 CONCLUSÃO

Frente ao estudo empreendido, pode-se verificar-se que o pedágio tanto pode ser taxa como tarifa, a depender do ângulo de visão.

Contudo, o presente trabalho buscou trabalhar com a questão da compulsoriedade, aonde por meio dela existindo via alternativa ao pedágio, o mesmo será tarifa. Não existindo, taxa.

E se for taxa esse valor não pode ser cobrado pela concessionária que administra a via, pois se torna inconstitucional. Observa-se ainda, que em consideração a hierarquia que tem entre as normas constitucionais pelo zelo e grau de dificuldade de modificação dada pelo legislador constituinte, a inconstitucionalidade transcorre também pela livre locomoção no território nacional e a adaptação do restante da Carta Magna às normas de garantias e direitos basilares. A livre locomoção não pode ser bloqueada pela cobrança de uma prestação pecuniária.

Por fim, como corroborado na introdução, o presente trabalho não teve intenção de esgotar todas as probabilidades de alteração do tema. Até por que seria pretensioso demais. A intenção foi de levar à reflexão os interessados no assunto.

REFERÊNCIAS

AFONSO, Sylvio César. Direito Tributário Interno: Taxa e Preço Público. Revista Tributária e de Finanças Públicas – RT, Ano 12, nº 55, p. 147-156, nov/dez. 2006

AMARO, Luciano. **Direito tributário brasileiro**. 16 Ed. São Paulo: Saraiva, 2010

ALVES, Otto Amaury de Carvalho. **O Pedágio nas concessões de rodovias brasileiras: Taxa ou tarifa?**. Disponível em: http://www.antt.gov.br/revistaantt/ed2/_asp/ed2-artigosPedagio.asp. Acesso em: 02 de fev. 2013

BALEEIRO, Aliomar. **Direito tributário brasileiro**. 11 Ed. Atualizada por Misabel Abe Machado Derzi. Rio de Janeiro: Forense, 2010

BERTI, Flavio de Azambuja. **Pedágio: natureza jurídica**. 3 Ed. Curitiba: Juruá, 2009

BECKER, Alfredo Augusto. **Teoria geral do direito tributário**. 3 Ed. São Paulo: Lejus, 2002

CARRAZZA, Roque Antonio. **Curso de direito constitucional tributário**. 19 ed. São Paulo: Malheiros. 2004

DI PIETRO, Maria Sylvia de Zanella. **Parcerias na administração pública: concessão, permissão, franquia, terceirização, parceira público-privada e outras formas**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

HARADA, Kiyoshi. **Pedágio é taxa e não tarifa**. Jus Navigandi, Teresina, ano 5, n. 38, 1 jan.2000. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/1428>>. Acesso em: 5 fev. 2013

MELO, José Eduardo Soares de. **Curso de direito tributário**. 3 Ed. São Paulo: Saraiva, 2002

MELLO, Celso Antonio Bandeira de. **Curso de direito administrativo**. 26ª Ed. São Paulo: Malheiros, 2008

MORAES, Bernardo Ribeiro de. **A taxa no sistema tributário brasileiro**. São Paulo: RT, 1968

PACHECO, Danilo Fernandes de Almeida. A Inconstitucionalidade do Pedágio quando não há via Alternativa. **Revista do Curso de Direito da UNIFACS**. n. 139, Salvador: 2012

SABBAG, Eduardo. **Manual de direito tributário**. 3 Ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

TORRES, Ricardo, Lobo. **Curso de direito financeiro e tributário**. 12 ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005

Recebido em: 22 de março de 2013

Avaliado em: 1 de abril de 2013

Aceito em: 9 de abril de 2013
