



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA  
DO ESTADO DE RONDÔNIA  
A amiga do rondonense

PROTOCOLO	ASSESSORIA DA MESA DIRITORA <b>RECEBIDO</b>  29 JAN 2026  <i>Caiu 70.26</i> SERVIDOR (nômico legível)	PROJETO DE LEI ORDINÁRIO	Nº
AUTOR : DEP.DELEGADO CAMARGO – REPUBLICANOS			Cópia para Assessoria
<p>Altera a Lei nº 950 de 22 de dezembro de 2000, que institui a compensação de valores pagos a título de pedágio com o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA).</p> <p><b>A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE RONDÔNIA decreta:</b></p> <p>Art. 1º. A Lei nº 950, de 22 de dezembro de 2000, passa a vigorar acrescida do Art 32º, com a seguinte redação:</p> <p>"Art 32º. Fica o Poder Executivo autorizado a conceder, anualmente, a compensação de valores comprovadamente pagos a título de tarifa de pedágio em rodovias estaduais ou federais delegadas ao Estado, com o valor devido do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA).</p> <p>§ 1º. A compensação de que trata o <i>caput</i> será limitada a 30% (trinta por cento) do valor total do IPVA devido para o exercício fiscal correspondente.</p> <p>§ 1º-A. Para as pessoas com deficiência, nos termos da Lei Federal nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), a compensação de que trata o <i>caput</i> será de 100% (cem por cento) do valor total do IPVA devido, independentemente do limite estabelecido no § 1º, desde que o veículo esteja registrado em nome da pessoa com deficiência ou de seu representante legal.</p> <p>§ 2º A compensação será concedida ao proprietário do veículo automotor, pessoa física ou jurídica, que comprovar o pagamento das tarifas de pedágio por meio de sistema de cobrança eletrônica (free flow ou tag) ou outro meio que permita a vinculação inequívoca da tarifa ao veículo e ao Cadastro de Pessoas Físicas (CPF) ou Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ) do contribuinte.</p>			



PROTOCOLO	PROJETO DE LEI ORDINÁRIO	Nº
AUTOR : DEP.DELEGADO CAMARGO – REPUBLICANOS		Cópia para Assessoria
§ 3º O crédito a que se refere esta Lei será totalizado em 31 de dezembro de cada exercício e poderá ser utilizado exclusivamente para abatimento do valor do IPVA a pagar dos exercícios subsequentes.		
§ 4º O Poder Executivo regulamentará o procedimento de comprovação e compensação, podendo estabelecer limites e condições adicionais para a fruição do benefício, visando o equilíbrio fiscal e a sustentabilidade do programa.		
§ 5º A eficácia da compensação prevista neste artigo fica condicionada à:  I - previsão na Lei Orçamentária Anual (LOA);  II - demonstração do atendimento ao disposto no art. 14 da Lei Complementar Federal nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), especialmente quanto à estimativa do impacto orçamentário-financeiro e às medidas de compensação da renúncia de receita."		
Art. 33º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir do exercício fiscal subsequente à sua regulamentação pelo Poder Executivo.		
Plenário das Deliberações, 28 de janeiro de 2026.		

Documento assinado digitalmente  
**gov.br** RODRIGO CAMARGO RIBEIRO  
Data: 29/01/2026 11:05:48-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

**DELEGADO CAMARGO**  
Deputado Estadual – REPUBLICANOS



PROTOCOLO		PROJETO DE LEI ORDINÁRIO	Nº
-----------	--	-----------------------------	----

AUTOR : DEP.DELEGADO CAMARGO – REPUBLICANOS

Cópia para Assessoria

### **JUSTIFICATIVA APROFUNDADA**

#### **1. Introdução**

O presente Projeto de Lei visa promover a justiça fiscal e a melhoria da mobilidade urbana e interurbana no Estado, ao instituir um mecanismo de compensação de valores pagos em pedágios com o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA). A proposta se fundamenta na necessidade de mitigar a dupla oneração do contribuinte, que já arca com o IPVA, cuja receita deveria, em tese, ser parcialmente destinada à manutenção da malha viária, e ainda é onerado com tarifas de pedágio para trafegar em rodovias concedidas.

#### **2. Oneração Excessiva e Bitributação Econômica Indireta**

O IPVA é um imposto de natureza fiscal, cuja receita compõe o orçamento dos Estados e Municípios para custear serviços públicos essenciais, incluindo, teoricamente, a manutenção e melhoria da infraestrutura viária. A cobrança de pedágio, por sua vez, é uma tarifa (preço público) que, na prática, também se destina a remunerar a concessionária pela manutenção e melhoria da rodovia. Essa superposição de finalidades gera uma bitributação econômica indireta sobre o contribuinte, que é obrigado a pagar duas vezes pelo mesmo serviço essencial: a conservação da infraestrutura viária. O cidadão paga o imposto (IPVA) e, adicionalmente, paga a tarifa (pedágio) para usufruir de um serviço que, em tese, já deveria ser custeado pelo imposto.

A situação é agravada pela desproporcionalidade entre a cobrança e a contrapartida em infraestrutura. Como exemplo notório, a BR-364 em Rondônia apresenta a tarifa média por 100 km mais cara do Brasil, chegando a R\$ 21,10, um valor manifestamente abusivo e que onera desproporcionalmente os cidadãos daquele estado, conforme dados amplamente divulgados.



PROTOCOLO	PROJETO DE LEI ORDINÁRIO	Nº
AUTOR : DEP.DELEGADO CAMARGO - REPUBLICANOS		Cópia para Assessoria
<b>Posição</b>	<b>Rodovia</b>	<b>Tarifa Média por 100 km (Automóvel)</b>
1º	RO – BR-364 (Free Flow)	R\$ 21,10
2º	PR – Via Araucária	R\$ 11,60
3º	MS – BR-163 (Pantanal)	R\$ 9,00
4º	MT – BR-163 (Nova Rota)	R\$ 7,50
5º	SC – ViaCosteira	R\$ 4,40

Fonte: Levantamento comparativo de tarifas de pedágio em rodovias federais concedidas.

Essa disparidade reforça a necessidade de uma medida de alívio fiscal como a proposta, que busca devolver ao cidadão parte do que ele paga em duplicidade.

### 3. Constitucionalidade do Projeto e Superação dos Vícios de Projetos Anteriores

A proposição legislativa se reveste de plena constitucionalidade, tendo sido cuidadosamente elaborada para superar os vícios que levaram ao veto de projetos semelhantes em outras unidades da federação, notadamente o ocorrido em São Paulo com o veto do então Governador José Serra em 2008.

PROTOCOLO	PROJETO DE LEI ORDINÁRIO	Nº
AUTOR : DEP.DELEGADO CAMARGO - REPUBLICANOS	Cópia para Assessoria	

**3.1. Análise do Precedente: O Veto ao Projeto de São Paulo (2008)**

Em 2008, o Governador José Serra vetou integralmente o Projeto de Lei nº 682/2003 (e seu apensado PL 463/2006), que previa o desconto no IPVA do valor gasto com pedágios nas rodovias estaduais. As razões do veto, conforme documentado nas Mensagens de Veto do Governo de São Paulo, fundamentaram-se em três argumentos principais:

- 1 Vício de iniciativa: O projeto criava uma obrigação direta para o Poder Executivo conceder o benefício fiscal, sem que a iniciativa legislativa tivesse partido do próprio Executivo, o que configuraria invasão de competência privativa.
- 2 Diferença de natureza jurídica entre IPVA e pedágio: O veto apontou a incompatibilidade técnica entre compensar um imposto (tributo de natureza compulsória e não vinculada) com uma tarifa ou preço público (contraprestação pelo uso efetivo de serviço), argumentando que são institutos de natureza jurídica distinta.
- 3 Impraticabilidade operacional: Foi alegada a dificuldade de operacionalizar a compensação, especialmente quanto à comprovação dos valores pagos e à vinculação ao contribuinte.

**3.2. Superação do Vício de Iniciativa: Natureza Autorizativa do Projeto**

O ponto crucial que garante a constitucionalidade deste projeto é a sua natureza autorizativa. O Art. 1º do texto proposto estabelece expressamente que "Fica o Poder Executivo autorizado a conceder...". Esta redação é fundamentalmente diferente de uma norma impositiva que determinasse "O Poder Executivo concederá..." ou "Fica instituída a compensação...".

A distinção é juridicamente relevante porque:

- Preserva a discricionariedade do Executivo: A autorização legislativa não obriga o Poder Executivo a implementar a medida, mas apenas o habilita a fazê-lo se e quando julgar conveniente e oportuno.



PROTOCOLO	PROJETO DE LEI ORDINÁRIO	Nº
AUTOR : DEP.DELEGADO CAMARGO - REPUBLICANOS	Cópia para Assessoria	

• Respeita a separação dos poderes: O Legislativo exerce sua função típica de legislar, criando o arcabouço normativo, enquanto o Executivo mantém sua prerrogativa de decidir sobre a implementação e regulamentação.

• Afasta o vício de iniciativa: Como não há imposição de despesa obrigatória, não se configura a usurpação de competência privativa do Chefe do Executivo em matéria orçamentária.

O Supremo Tribunal Federal (STF) tem jurisprudência consolidada no sentido de que leis autorizativas não padecem de vício de iniciativa, pois não criam obrigações diretas para o Poder Executivo, mas apenas facultam a adoção de determinada medida.

### 3.3. Superação do Argumento da Natureza Jurídica Distinta

Embora seja tecnicamente correto que o IPVA (imposto) e o pedágio (tarifa/preço público) possuem naturezas jurídicas distintas, este argumento não constitui óbice à compensação proposta, pelos seguintes motivos:

- Não se trata de compensação tributária stricto sensu: A proposta não pretende realizar uma compensação nos termos do art. 170 do Código Tributário Nacional (CTN), que exige créditos líquidos e certos de mesma natureza. Trata-se, na verdade, de um benefício fiscal na forma de redução do valor do IPVA a pagar, condicionado à comprovação de gastos com pedágio.
- Competência plena do Estado: O Estado possui competência constitucional plena para conceder benefícios fiscais relativos ao IPVA (art. 155, III, CF), podendo estabelecer os critérios e condições que entender adequados, inclusive vinculando o benefício a determinados comportamentos ou situações do contribuinte.
- Precedentes de benefícios fiscais condicionados: Existem diversos exemplos de benefícios fiscais condicionados a gastos ou comportamentos específicos, como descontos no IPVA para veículos com equipamentos de segurança, para bons motoristas, ou para pagamento antecipado.



PROTOCOLO	—	PROJETO DE LEI ORDINÁRIO	Nº
AUTOR : DEP.DELEGADO CAMARGO - REPUBLICANOS			Cópia para Assessoria

### 3.4. Superação da Impraticabilidade Operacional

A alegada impraticabilidade operacional foi completamente superada pela evolução tecnológica dos sistemas de cobrança de pedágio. O projeto exige expressamente a comprovação por meio de sistema de cobrança eletrônica (free flow ou tag), o que garante:

- Rastreabilidade total: Os sistemas eletrônicos registram automaticamente cada passagem, com data, hora, local e valor, vinculados à placa do veículo e ao CPF/CNPJ do titular.
- Facilidade de comprovação: Os extratos eletrônicos podem ser facilmente obtidos e verificados, eliminando a necessidade de apresentação de recibos físicos.
- Integração de sistemas: A tecnologia atual permite a integração entre os sistemas das concessionárias e os sistemas fazendários estaduais, viabilizando a verificação automática dos valores.

O § 2º do projeto condiciona o benefício à utilização desses sistemas, o que não apenas viabiliza a operacionalização, mas também incentiva a modernização e a formalização do pagamento de pedágios.

### 3.5. Competência Plena do Estado em Matéria Tributária

O Estado possui competência legislativa plena para instituir e regular o IPVA, conforme o Art. 155, III, da Constituição Federal. Esta competência abrange inequivocamente a concessão de benefícios fiscais, como isenções, reduções de base de cálculo e, no caso, a compensação proposta. A iniciativa parlamentar em matéria tributária é admitida, especialmente quando não cria despesas obrigatórias, mas apenas autoriza a concessão de benefícios.

PROTOCOLO	PROJETO DE LEI ORDINÁRIO	Nº
-----------	-----------------------------	----

AUTOR : DEP.DELEGADO CAMARGO - REPUBLICANOS

Cópia para Assessoria

### 3.6. Responsabilidade Fiscal Assegurada

O projeto demonstra total alinhamento com os princípios da responsabilidade fiscal. O § 5º condiciona expressamente a eficácia da medida à:

- Previsão na Lei Orçamentária Anual (LOA): Garante que a renúncia de receita será devidamente planejada e não comprometerá o orçamento do Estado.
- Atendimento à Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF): Exige a estimativa do impacto orçamentário-financeiro e a definição de medidas de compensação, assegurando o equilíbrio das contas públicas.

Essas salvaguardas demonstram a preocupação com a sustentabilidade fiscal do programa, afastando qualquer argumento de que a medida seria fiscalmente irresponsável.

### 4. Benefício Estendido às Pessoas Jurídicas e Impacto no Setor Produtivo

A extensão do benefício às pessoas jurídicas é medida de extrema relevância para o desenvolvimento econômico do Estado. O setor de transporte rodoviário de cargas, fundamental para o escoamento da produção agrícola e industrial, é severamente impactado pelos custos de pedágio, que são repassados ao preço final dos produtos, afetando toda a cadeia produtiva e o consumidor final.

O custo logístico no Brasil representa aproximadamente 15,5% do PIB, um dos mais elevados do mundo, comprometendo a competitividade das empresas brasileiras no mercado internacional. Os pedágios constituem parcela significativa desse custo, especialmente em estados com tarifas elevadas. Ao permitir que empresas compensem parte dos valores pagos em pedágio com o IPVA de suas frotas, o projeto contribui para:



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA  
DO ESTADO DE RONDÔNIA  
*A amiga do rondonense*

PROTOCOLO	PROJETO DE LEI ORDINÁRIO	Nº

AUTOR : DEP.DELEGADO CAMARGO - REPUBLICANOS      Cópia para Assessoria

- Redução do custo logístico: Alívio direto nas despesas operacionais das transportadoras e empresas que dependem de frotas próprias.
- Competitividade empresarial: Empresas locais poderão oferecer preços mais competitivos, fortalecendo a economia regional.
- Manutenção de empregos: O setor de transporte é intensivo em mão de obra, e a redução de custos contribui para a sustentabilidade dos negócios e a preservação de postos de trabalho.
- Estímulo à formalização: A exigência de comprovação por sistemas eletrônicos incentiva a regularidade fiscal das empresas.

## 5. Benefício Integral para Pessoas com Deficiência

O projeto prevê, de forma inovadora, a compensação de 100% do IPVA para pessoas com deficiência, reconhecendo a situação de maior vulnerabilidade e os custos adicionais enfrentados por esse segmento da população.

As pessoas com deficiência frequentemente dependem de veículos adaptados para sua locomoção e inclusão social, enfrentando custos elevados com adaptações veiculares, manutenção especializada e, muitas vezes, necessitando percorrer longas distâncias para acessar serviços de saúde, reabilitação e educação. A oneração adicional com pedágios representa um ônus desproporcional para essas pessoas.

Esta medida está em plena consonância com:

- Constituição Federal: O art. 227, § 1º, II, e o art. 244 determinam a adoção de medidas que facilitem o acesso e a locomoção das pessoas com deficiência.
- Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146/2015): Estabelece o direito à acessibilidade e à mobilidade como fundamentais para a inclusão social.
- Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (Decreto nº 6.949/2009): Tratado internacional com status constitucional que determina a adoção de medidas apropriadas para assegurar às pessoas com deficiência o acesso ao transporte.

PROTOCOLO	PROJETO DE LEI ORDINÁRIO	Nº
AUTOR : DEP.DELEGADO CAMARGO - REPUBLICANOS		Cópia para Assessoria
<p>A isenção integral representa, portanto, uma medida de justiça social e inclusão, reconhecendo que a mobilidade é direito fundamental e que o Estado deve adotar políticas públicas que promovam a igualdade material entre os cidadãos.</p>		
<b>6. Conclusão</b>		
<p>Diante do exposto, o presente Projeto de Lei representa uma medida de justiça social e fiscal, buscando mitigar a oneração excessiva dos contribuintes que já arcaram com o IPVA e são novamente onerados com tarifas de pedágio. A proposta é plenamente constitucional, tendo sido cuidadosamente elaborada para superar todos os vícios que fundamentaram o voto a projetos semelhantes no passado:</p>		
<b>Razão do Veto (SP/2008)</b>	<b>Como Este Projeto Supera</b>	
Vício de iniciativa	Natureza autorizativa ("Fica o Poder Executivo autorizado...")	
Diferença de natureza jurídica	Trata-se de benefício fiscal, não de compensação tributária stricto sensu	
Impraticabilidade operacional	Exigência de comprovação por sistemas eletrônicos (free flow/tag)	
<p>A aprovação deste Projeto de Lei representará um avanço significativo na política tributária e de mobilidade do Estado, aliviando o bolso do cidadão e das empresas, incentivando a formalidade no pagamento de pedágios através de sistemas eletrônicos, e contribuindo para a modernização e eficiência do sistema rodoviário estadual.</p>		