ANÁLISE TÉCNICA E BASE LEGAL PARA NÃO PAGAMENTO DE PEDÁGIO DE CAMINHÕES COM EIXO SUSPENSO EM RODOVIAS CONCEDIDAS

Carlos Alexandre de Souza e Silva

Mestre em Engenharia de Transportes (PET-COPPE) pela Universidade do Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)
Professor de Engenharia Civil pelo Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca (CEFET/RJ)
carlos.engciv.cefetrj@gmail.com

Letícia Torráo e Silva

Discente em Direito da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro - UNIRIO
leticia.torrao@yahoo.com.br

RESUMO

Com a recente greve dos caminhoneiros a sociedade se deu conta da importância desse modo de transporte na economia do país, pois foi afetada diretamente pelo desabastecimento em supermercados e se deparou com o aumento de preços dos produtos remanescentes. Desta paralisação originou a tão discutida tabela de frete e um maior controle no preço do diesel, mas há outras concessões à categoria negociadas anteriormente, como o não pagamento de eixos suspensos. Este trabalho expõe o aspecto legal da cobrança de pedágio e retrata um levantamento na Rodovia mais importante do Brasil, expondo um retrato da utilização do benefício do não pagamento de pedágio para os eixos suspensos.

Palavras-chave: pedágio, cobrança, eixo suspenso, caminhões

TECHNICAL ANALYSIS AND LEGAL BASIS FOR NO PAYMENT PEDAGGING OF SUSPENDED SHAFT TRUCK ON GRANTED HIGHWAY

ABSTRACT

With the recent truck drivers' strike, society became aware of the importance of this mode of transportation in the country's economy, as it was directly affected by the shortage in supermarkets and was faced with rising prices of the remaining products. The truck stoppage originated the retail price table and more control in the price of diesel, but there were concessions for the category, at negotiations previously traded, such as non-payment of suspended signals. The article exposes the legal aspect of toll collection and portrays a survey on the most important highway in Brazil, exposing a picture of the benefit of non-payment of tolls for axles suspended.

Key words: toll, collection, truck, shaft suspended.

1 INTRODUÇÃO

No Brasil o transporte rodoviário de cargas e pessoas tem participação significativa na matriz de transportes, consolidando sua importância econômica e estratégica. O Brasil tem 1.720.630,2 quilômetros de rodovias, das quais 119.953,5 estão sob jurisdição federal, das quais 53,4% são pavimentadas. A boa qualidade na pavimentação é de extrema importância para o desenvolvimento socioeconômico do país, uma vez que permite o deslocamento de cargas e pessoas, sendo essencial ao avanço, por esta razão não deve apresentar defeitos ou desgastes excessivos que possam comprometer a segurança rodoviária. O estudo da pavimentação e sua execução no Brasil, tem importância desde os anos 50, pois a depreciação pode causar problemas de aderência, acarretando danos materiais e, muitas vezes, humanos, atingindo a sociedade.

Conforme dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres, há mais de 600 mil registros de transportadores autônomos no país, mais de 1,2 milhão de caminhoneiros registrados, mais de 130 mil empresas que utilizam as rodovias para levar mercadorias e produtos. Este mercado é robusto, pois o modal rodoviário consegue ser carregado na origem e, se necessário, deixar o produto na porta do consumidor final, fazendo com que esse tipo de transporte seja indispensável.

2 IMPACTO DO EXCESSO DE CARGA NO PAVIMENTO

O excesso de carga pode ocasionar efeitos nocivos no pavimento, podendo ter como consequência a redução da segurança rodoviária, com risco de incidentes; redução da velocidade de tráfego, com aumento do tempo de viagem e redução da vida útil do próprio pavimento, aumentando os custos para restituí-lo às condições desejáveis de conforto e segurança. Albano (2005) em sua tese de doutorado, descreve que 20% de excesso de carga por eixo, causa redução de 48% na vida útil do pavimento espesso. Schmitt (2015) constatou que um aumento de 10% de peso em relação à carga legal gerou a elevação de 71% do número de operações/solicitações de um eixo rodoviário padrão. Inúmeros são os estudos que correlacionam excesso de carga com deterioração do pavimento.

3 ARCABOUÇO LEGAL

A tarifa de pedágio tem previsão legal no Art. 4º de cobrança no Decreto-Lei nº 791/1969.

“Art. 4º As tarifas de pedágio serão fixadas, distintamente, para as diversas categorias de veículos e espécies de semoventes”.

O Parágrafo Único do Art. 175 da Constituição Federal, descreve a incumbência do poder público a prestação dos serviços.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

- I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;
- II - os direitos dos usuários;
- III - política tarifária;
- IV - a obrigação de manter serviço adequado.

A lei nº 10.209/2001, Institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências.

“Art. 1º Fica instituído o Vale-Pedágio obrigatório, para utilização efetiva em despesas de deslocamento de carga por meio de transporte rodoviário, nas rodovias brasileiras.
§ 1º O pagamento de pedágio, por veículos de carga, passa a ser de responsabilidade do embarcador”.

Além de decisões judiciais que beneficiam veículos em placados em alguns municípios onde estão localizadas Praças de pedágio, a Resolução nº 3916, de 18 de outubro de 2012, que dispõe sobre a isenção do pagamento da tarifa de pedágio.

“Para veículos do Corpo Diplomático e para veículos oficiais utilizados pela União, Estados, Municípios e Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações públicas, no âmbito das rodovias federais concedidas”.

O Decreto Federal nº 8.433/15, que regulamenta a Lei Federal nº 13.103/15,

designada pelo codinome de “Lei dos Caminhoneiros”, visa isenção de pedágio por eixo suspenso para caminhões vazios.

“Art. 17. Em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos”.

A MP 833/2018 alterou a Lei do Caminhoneiro, estendendo às rodovias estaduais, distritais e municipais, incluindo as que obtiveram concessões, a dispensa de pagamento do pedágio do eixo suspenso de caminhões.

A lei (Lei 13.103, de 2015), antes dessa modificação, já estabelecia a isenção de cobrança. Contudo, os órgãos estaduais continuavam cobrando o pedágio, pois a norma era interpretada como válida somente para as rodovias federais.

A comissão de deputados e senadores elaborou a MP no dia 19 de junho de 2018, dando continuidade ao pacote de normas negociadas com os caminhoneiros durante a greve desse mesmo ano.

A medida provisória teve ainda que passar pelo aval da Câmara e do Senado para tornar-se válida. A Câmara dos deputados aprovou a MP no dia 7 de agosto de 2018, um dia antes da aprovação da medida pelo Senado.

A isenção foi concedida sob o argumento técnico de que os veículos vazios, causam pouco, ou nenhum, desgaste devido aos eixos suspensos. Assim, torna-se válida a reivindicação, uma vez que a cobrança de tarifas busca a proporcionalidade entre desgaste e valor cobrado. Portanto, todo caminhão que passar pelas praças de pedágio com um ou mais eixos suspensos serão considerados descarregados e, dessa forma, isentos da cobrança de tarifa.

4 METODOLOGIA

No Posto de Pesagem móvel de Paracambi, Km 218, pista sentido Rio de Janeiro, a identificação do Eixo suspenso era simples, constatada visualmente, pois o sistema de balança de pesagem identifica o peso e a distribuição por eixo. Entretanto faz-se necessário a anotação das placas, pois há possibilidade de outras rotas (RJ-127 e BR-465) antes da Praça de Pedágio.

Nas Praça de Pedágio de Viuva Graça, Km 207, pista sentido Rio de Janeiro, também era realizada identificação visual dos caminhões que estivessem com os Eixos

suspensão para recebimento do benefício, além de algumas abordagens.

Nas Praça de Pedágio de Viuva Graça, Km 207, pista sentido Rio de Janeiro, também era realizada identificação visual dos caminhões que estivessem com os Eixo suspenso para recebimento do benefício, além de algumas abordagens.

O Relatório Técnico Operacional Físico Financeiro, apresentou um volume tráfego de 23.684 veículos em 2017, com aproximadamente 50% por sentido, podendo ser considerado 11.842 veículos no sentido Rio de Janeiro por dia. A média dos diversos tipos de caminhões por sentido é de 2.757, correspondendo a 23%.

Para o cálculo da amostra foi utilizada a seguinte fórmula:

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot (1 - p)}{Z^2 \cdot p \cdot (1 - p) + e^2 \cdot (N - 1)} \quad (1)$$

Onde:

n - amostra calculada

N - população

Z - variável normal padronizada associada ao nível de confiança

p - verdadeira probabilidade do evento

e - erro amostral

Figura 1 - Rodovia Presidente Dutra – Trecho entre Posto de Pesagem e Praça de Pedágio

Fonte: (Autores)

O Erro amostral considerado foi de 10%, ou seja, a diferença entre o valor estimado pela pesquisa e o verdadeiro valor. O Nível de confiança considerado foi de 90%, entendendo-se como a probabilidade de que o erro amostral efetivo seja menor do que

o erro amostral admitido pela pesquisa, como foi definido erro amostral de 10%, o nível de confiança indica a probabilidade de que o erro cometido pela pesquisa não exceda 10%.

Aplicado os valores supraindicados, tem-se uma amostra de 67 caminhões.

5 ESTUDO DE CASO

O levantamento foi realizado no mesmo horário, por duas equipes, ficando a primeira posicionada junto ao Posto de Pesagem Veicular móvel de Paracambi, km 218, pista sentido Rio de Janeiro, e a outra, a jusante da Praça de Pedágio de Viúva Graça, Km 207, Seropédica, pista sentido Rio de Janeiro.

Na Praça de Pedágio, houve procedimento de abordagem a veículos e indagação a respeito do recebimento do benefício do eixo suspenso. Em caso positivo, era solicitada a apresentação do ticket do pedágio (quando possível, visto que na maioria dos casos a cobrança era feita de forma automática).

Para complementar a fiscalização, houve abordagem de caminhões que passaram pela aferição da balança rápida, visivelmente com eixos suspensos. Estes eram solicitados a parar, cerca de 300 (trezentos) metros adiante, onde foram feitas as entrevistas com os condutores.

5.1 Levantamento de dados

Ao abordar os veículos, a equipe perguntava ao condutor se o mesmo tinha passado pela Praça de Pedágio de Seropédica, km 208, se tinha recebido o benefício do eixo suspenso, em caso positivo, lhe era solicitada a apresentação do ticket do pedágio (quando possível, visto que na maioria dos casos a cobrança era feita de forma automática).

Alguns caminhoneiros declararam que não passaram na sobredita Praça de Pedágio, acessando a Rodovia Presidente Dutra, BR-116/RJ pela rodovia RJ 127, trevo de acesso à cidade de Paracambi.

Os dados referentes às abordagens realizadas junto aos caminhoneiros, no intervalo de 2hs, estão descritas nas Tabelas 1 a 3, a quantidade de veículos abordados, a quantidade de eixos e a modalidade de pagamento.

Tabela 1 – Quantidade de caminhões

Veículos	Quantidade
Carregados	8
Vazios	59
Total	67

Fonte: (Autores)

Tabela 2 – Quantidade de eixos

Eixos	Quantidade
Pagos	232
Suspensos	105
Total	337

Fonte: (Autores)

Tabela 3 – Modalidade de pagamento

Modalidade de Pagamento	Quantidade
Cobrança Automática	44
Cobrança Manual (dinheiro)	12
Cobrança Manual (Vale Pedágio)	9
Não Pedagiados	2
Total	67

Fonte: (Autores)

Todos os caminhoneiros que passaram pela via manual declararam ter usufruído do benefício de não pagamento dos eixos suspensos e comprovaram através da apresentação de recibo. Tais pagamentos foram feitos com ticket de vale pedágio ou em espécie. Vale ressaltar que os caminhoneiros que passaram pelas faixas de cobrança automática não possuem recibos de comprovação.

Foi constatado apenas um caminhão em desacordo, pois passou pela balança com eixo em contato com o pavimento e na praça de pedágio estava com eixo levantado, todos os demais que passaram com eixo com pneu em contato com o pavimento no Posto de Pesagem, também o fizeram na Praça de Pedágio.

Figura 2 - Imagens de caminhões verificados

Fonte: (Autores)

Tabela 4 – Pesquisa Exploratória - Levantamento

PLACA	CARGA	COBRANÇA	EIXOS PAGOS	EIXOS SUSPENSOS	DESACORDO
MIV 3360	Não	Automática	5	1	
INE 7314	Sim	Dinheiro	5	1	
BTO 3732	Não	Automática	4	2	
IMH 4673	Não	Dinheiro	4	2	
EDE 5411	Não	Vale Pedágio	4	2	
BYE 1949	Não	Não	2	1	
CLU 2149	Não	Automática	3	1	
AXZ 5517	Não	Automática	4	2	
MQA 5015	Sim	Automática	4	0	X
CPR 6915	Não	Automática	4	1	
MID 5577	Não	Dinheiro	2	1	
CUC 8276	Não	Automática	4	3	
AXN 0736	Não	Automática	4	2	
NTR 4687	Sim	Dinheiro	4	1	
KPQ 7856	Não	Automática	4	1	
KNZ 9343	Não	Automática	2	2	
OQF 0258	Não	Automática	4	1	
HGH 2353	Não	Automática	2	1	
KSN 2382	Não	Dinheiro	2	1	
GWI 3427	Não	Vale Pedágio	3	3	
ATV 0626	Não	Vale Pedágio	3	2	
HJI 0386	Não	Automática	2	1	
ATD 6088	Não	Vale Pedágio	3	3	

FJX 7485	Não	Automática	5	1	
HJD 1188	Não	Automática	2	2	
LQO 1969	Não	Automática	4	1	
ATD 0450	Não	Automática	4	2	
EVO 8364	Não	Automática	4	2	
KWB 4267	Sim	Automática	2	2	
FCA 4369	Não	Automática	2	2	
KPR 5616	Não	Automática	8	8	
KXH 3261	Não	Automática	4	2	
PUJ 3450	Não	Automática	2	2	

Fonte: (Autores)

Tabela 5 – Pesquisa Exploratória - Levantamento

PLACA	CARGA	COBRANÇA	EIXOS PAGOS	EIXOS SUSPENSOS	DESACORDO
BWQ 8629	Não	Automática	3	3	
AIZ 0096	Não	Automática	5	1	
OSH 9320	Não	Automática	2	1	
EWJ 8807	Não	Automática	4	2	
IVB 8759	Não	Automática	2	2	
ABF 9425	Não	Dinheiro	3	1	
MLH 3265	Sim	Vale Pedágio	4	2	
FAB 1070	Não	Dinheiro	2	1	
ACA 0908	Sim	Automática	6	0	
OWR 5702	Não	Vale Pedágio	3	1	
IWU 0400	Sim	Dinheiro	3	0	
DAJ 4497	Não	Automática	3	1	
BUP 2823	Não	Automática	4	1	
DPF 7778	Não	Vale Pedágio	2	1	
GXH 8120	Não	Automática	4	1	
NVV 8010	Não	Automática	3	2	
EKW 9029	Não	Automática	4	2	
OUF 7190	Não	Dinheiro	5	1	
LPM 6343	Não	Não	2	1	
FBY 3485	Não	Automática	3	2	
BTR 4262	Não	Automática	2	1	
CZC 3376	Não	Automática	4	2	
IVL 5442	Não	Vale Pedágio	4	2	
IVX 0710	Não	Automática	4	1	
ATD 8228	Não	Automática	3	2	
DPE 6983	Não	Vale Pedágio	3	1	

EJZ 4273	Não	Dinheiro	4	2	
MHD 6305	Não	Dinheiro	2	1	
LPR 2084	Não	Automática	3	1	
OHA 5829	Sim	Automática	4	2	
EWU 6646	Não	Automática	4	1	
OLE 7962	Não	Automática	5	1	
FJX 0271	Não	Automática	4	2	
EGK 8245	Não	Automática	4	1	

Fonte: (Autores)

6 CONCLUSÃO

Este artigo apresentou dados de levantamento de campo no aspecto do uso do eixo suspenso, acompanhado de seu arcabouço legal. O dado mais importante nesta proposta foi a constatação de que 31% dos eixos utilizaram o benefício da suspensão para não pagamento do pedágio. Dados complementares de relevante importância para se ter um melhor compreender este modo de transporte está no fato de 66% passarem pela cancela avi (identificação automática de veículo), 18% passam pelas cabines de cobrança tradicionais com pagamento em dinheiro, 13% utilizam-se da cobrança por sistema de vale pedágio e 3% isentos. Dado alarmante foi a quantidade de caminhões declarados vazios, que estavam indo buscar produtos ou retornando de viagem sem produtos.

REFERÊNCIAS

Brasil. **Decreto-Lei nº 791**. Art 4°. Brasília, 1969.

Brasil. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Art 175°. Brasília, 1988.

Brasil. **Lei nº 10.209**. Art 1°. Brasília, 2001.

Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. **Resolução nº 3916**. Brasília, 2012.

Brasil. **Lei nº 13.103**. Art 17°. Brasília, 2015.

Albano, J.F.. **Efeitos dos \Excessos de Carga sobre a Durabilidade de Pavimentos** – Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRS. 2015.

Schmitt, S.K.. **Avaliação da Tolerância de Peso Permitida por Eixo no Dimensionamento de Pavimentos Flexíveis** – Universidade Federal de Santa Catarina – UFSCar. 2015.

SANTOS, Glauber Eduardo de Oliveira. **Cálculo amostral**: calculadora on-line. Disponível em: <<http://www.calculoamostral.vai.la>>. Acesso em: [14/09/2018]. 2018 .