

PROJETO DE LEI Nº 707, DE 1997

Publique - se Inclua-se em pauta por CINCO, sessões 10, NOV 1997
PAULO KOBAYASHI - Presidente

Dispõe sobre a fixação e cobrança das tarifas de pedágio nas rodovias estaduais, e dá outras providências.

FLS. Nº 01
RCL 9568
PROTOCOLO LEGISLATIVO

A Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo decreta:

Artigo 1º - As tarifas de pedágio das rodovias estaduais deverão ter seus valores fixados proporcionalmente à quilometragem efetivamente percorrida pelos usuários.

§ 1º - A cobrança das tarifas previstas no caput obedecerá os seguintes procedimentos:

I - Nos principais acessos ou na primeira praça de pedágio, o usuário receberá um bilhete, no qual estará registrada a quilometragem do percurso a partir do ponto em que ele entrou na rodovia;

II - Ao sair da rodovia, na última praça de pedágio ou no acesso, o usuário apresentará o bilhete para que seja efetuada a cobrança do valor correspondente à quilometragem percorrida.

§ 2º - Todas as praças de pedágio e acessos principais das rodovias deverão possuir equipamento adequado à emissão dos bilhetes e ao cálculo da quilometragem percorrida pelo usuário para estabelecimento do valor da tarifa.

Artigo 2º - Em nenhuma hipótese a tarifa poderá exceder o valor equivalente a 50% (cinquenta por cento) do custo médio do combustível consumido no trecho percorrido pelos veículos automotores de passeio e 80% (oitenta por cento) pelos demais, calculada na forma a seguir especificada:

I - No caso de veículos de passeio através da média aritmética do consumo de combustível verificado em 10(dez) modelos nacionais;

II - Nos demais casos, calculada com base no consumo de combustível verificado em 3 (três) categorias, sendo as duas primeiras classificadas pelo número de eixos e a terceira, diferenciada, para veículos de transporte de cargas perigosas.

Artigo 3º- Nos trechos das rodovias que atravessam áreas urbanas municipais é obrigatória a implantação de vias marginais de uso livre e não tarifado.

Artigo 4º - Não serão pedagiadas:

I - distâncias inferiores a 40 (quarenta) quilômetros ;

II - rodovias que não ofereçam:

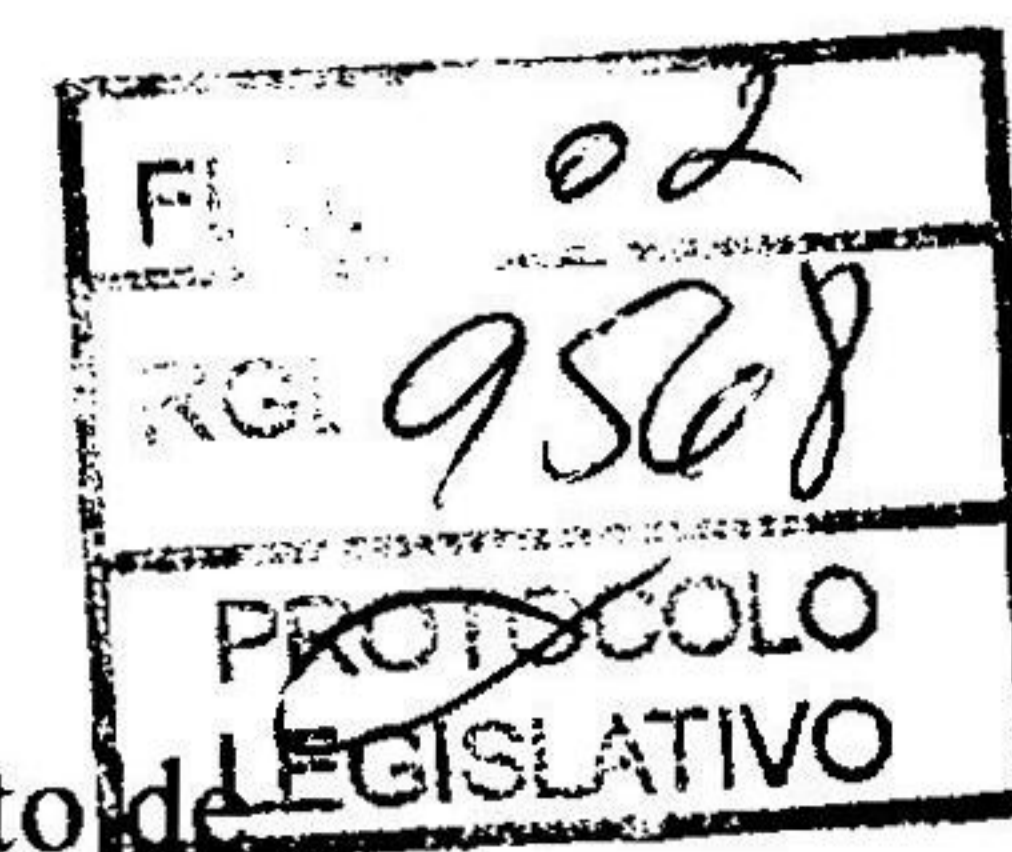
1- Pistas duplicadas com no mínimo duas faixas de direção em cada pista e acostamentos;

2- manutenção adequada e periódica da sinalização e da pavimentação das pistas e acostamentos;

3- serviços de apoio aos usuários, incluindo no mínimo:

SERVIÇO DE REGISTRO E PROTOCOLO LEGISLATIVO
R.G.L. 9568 de 11/11 97
Autuado com 03 folhas
Ass. _____

ENTREGUE - J. SAUSA  
- 6 NOV 15 10 55 027808



- a- serviço de guincho;
- b- socorro auto-mecânico;
- c- postos de socorro médico equipados com ambulâncias para atendimento de emergência;
- d- telefones de emergência a cada 1 (um) quilômetro.

Artigo 5º - As despesas decorrentes da aplicação desta lei correrão à conta do orçamento programa da Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo, suplementadas se necessário.

Artigo 6º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias contados da data de sua publicação.

Artigo 7º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

## JUSTIFICATIVA

Em praticamente todo o país a opção para a conservação e ampliação de infraestrutura viária tem sido a implantação de inúmeros pedágios ou a concessão dos sistemas rodoviários à iniciativa privada.

A União e a maioria dos Governos Estaduais estão implantando programas de concessão das rodovias. O Governo de São Paulo, há mais de dois anos, vem efetuando licitações para a concessão de 22 ( vinte e dois ) lotes das rodovias estaduais. Apesar dos percalços que atrasaram a conclusão dos processos licitatórios, o governo já está realizando modificações no sistema de pedagiamento, visando adequá-lo às perspectivas de lucratividade dos futuros concessionários.

Em exemplo recente, o Sr. Governador Mário Covas assinou o decreto nº 41.651, de 20 de março de 1997, que autoriza o DER a implantar mais 10 (dez) praças de pedágio, além das três já existentes, na rodovia Marechal Rondon, em distâncias que chegam a ser inferiores a 50 (cinquenta) quilômetros. A medida tem causado preocupação entre os usuários da rodovia, que terão que pagar inúmeras tarifas elevadas. Tem causado, também, transtornos para os moradores dos municípios que margeiam a rodovia em trechos urbanos, pois não apenas estão tendo que pagar pedágio para ir ao trabalho, à escola e às compras, como também estão sofrendo as agruras do trânsito e da degradação das vias públicas, provocados pelos inúmeros automóveis e caminhões que tentam desviar das praças de pedágio da rodovia .

A cobrança de pedágios em rodovias degradadas tem sido outra prática do atual governo que, alegando necessitar de recursos para recuperá-las tem, na verdade, utilizado esses recursos para a duplicação ou construção de novas rodovias, contrariando o disposto no artigo 150 da Constituição Federal, que restringe a possibilidade de cobrança de pedágio apenas à conservação de rodovias. Contraria também a disposição sobre taxas e tarifas estabelecida no Código Tributário Nacional – que em seu artigo 77 estabelece que [Os serviços públicos poderão ser efetiva ou potencialmente prestados ao

FLS. N.º 03
RGL 9568
PROTOCOLO LEGISLATIVO

contribuinte, ou postos à sua disposição]. O seu o parágrafo único adverte que, além de não poderem ter hipóteses de incidência e bases imponíveis iguais às dos impostos, é vedado cobrá-las em função do capital das empresas. O que é óbvio, porém oportuno consignar, porque se não fora desse modo estaríamos diante de um imposto. [Acerca dos serviços públicos, o artigo 79 da Lei 5172/66 explicita - Os serviços públicos a que se refere o artigo 77 consideram-se:

I - utilizados pelo contribuinte

a) efetivamente, quando por ele usufruídos a qualquer título

b) potencialmente, quando de utilização compulsória, sejam postos à sua disposição mediante atividade administrativa em efetivo funcionamento

II- específicos, quando possam ser destacados em unidades autônomas de intervenção, de utilidade ou necessidade pública

III- divisíveis, quando suscetíveis de utilização, separadamente, por parte de cada um dos seus usuários].

Atualmente as rodovias paulistas são as que apresentam o custo mais alto de pedágio, chegando, proporcionalmente, a superar os custos europeus. O sistema paulista de cobrança bidirecional (única tarifa ida e volta), aparentemente mais barato, resulta em um desembolso de R\$ 0,042 por quilômetro por eixo. Na Nova Dutra, que era Federal e foi privatizada, a tarifa é de R\$ 0,031.

A base de comparação de custos entre as rodovias paulistas e européias é a relação entre o gasto com combustível e com o pedágio. Por exemplo as despesas de um caminhão de cinco eixos, que consome um litro de diesel a cada 2,4 quilômetros rodados, demonstra que o gasto com diesel é R\$ 0,035 por Km, significando que o gasto com pedágio é 20% (vinte por cento) superior ao efetuado com combustível. Na Espanha, o custo médio do pedágio atinge apenas metade do custo do combustível.

A definição de regras adequadas e mais justas para a nova política de pedagiamento é fundamental para que os usuários não sejam prejudicados com as tarifas impagáveis, mas também, e principalmente, para que a política de propiciar condições de desenvolvimento não seja prejudicada, pois, certamente, os valores elevados do pedágio cobrado dos transportadores de carga recairão nos consumidores.

Por esses motivos, o projeto ora apresentado pretende que a partir dessas regras tenhamos um princípio de cobrança por quilometragem percorrida, muito comum em países desenvolvidos e uma política de preços compatível com o nosso poder aquisitivo e com o nosso estágio de desenvolvimento. Pretendemos, ainda, que a regulamentação da lei preveja, para os contratos futuros de concessão, um sistema de cobrança eficaz e um conjunto de obras para que a localização das praças de pedágio não provoque os problemas de percurso, em curta distância, que muito têm afetado as faixas urbanas dos municípios circunvizinhos às principais rodovias.

Sala das Sessões, em

Dep. José Baccarin

Dep. José Zico Prado

Dep. Rui Falcão

Serviço de Suporte e Conferência  
Esta proposição contém  
3 assinaturas  
SSC.10/11/199+

Conferehte

Divisão de Ordenamento Legislativo
Serviço de Processo Legislativo
Publicado no "DIÁRIO OFICIAL"
de 11 - 11 - 97

