

BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE PEDÁGIO/EIXO SUSPENSO

1 - Origem da palavra Pedágio

Do latim medieval o “pedaticum” designava o “**direito de pôr o pé, de pisar em determinado lugar**”, contudo, para exercê-lo tinha que pagar uma taxa.

Com o tempo essa palavra foi se amoldando, tornando-se: *pedaggio* (italiano), e *péage* (francês).

O **pedágio** era cobrado pelo dono da propriedade, quando outro pretendia atravessar, incidia sobre as pessoas, animais ou mercadorias:

Saumaticum cobrado sobre o transporte de mercadorias em animais de carga;

Portaticum cobrada para atravessar uma ponte;

Rotaticum taxa sobre mercadorias transportadas em veículos de rodas.

2 – Síntese história do pedágio

Afirmam estudiosos, que o pedágio originou-se por conta de uma estratégia milenar de fazer fortuna, assim a cobrança por passagem pelas vias públicas ou privadas, terrestres ou fluviais, desde cedo, foi percebida como uma fonte inesgotável de recursos.

Escritos que datam de 321 a.c, na Índia, já registravam sua prática, e estudiosos afirmam que essa cobrança era realizada pela utilização das vias que interligava a Síria à Babilônia, há mais de 4 mil anos.

Desde então, a cobrança do pedágio vem evoluindo, com grande avanço no Império Romano aos dias atuais, e nesse conceito, objetivando exatamente aquilo que o longo de muito tempo já se praticava, foi referendado pela Constituição da República de 1988, porquanto, o texto legal estabelece que é vedado a União, Estado e Municípios “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;**” (artigo 150, V).

No Brasil, o pedágio ganhou mais força por conta das concessões de rodovias e, sempre foi um dos fatores que mais afetam, negativamente, a remuneração do transportador, especialmente o autônomo.

Era prática usual no transporte, especialmente na contratação do transportador autônomo, que o frete era composto com o valor do pedágio, e desta forma, integrava a remuneração do trabalhador para fins tributários (INSS e IRRF).

Buscando reduzir a carga tributária dessa prestação, então, o SINDICAM-SP criou um projeto que foi abraçado pelo Governo do Estado de São Paulo, estabelecido pelo Coordenador da Administração Tributária, por meio da CAT-133/1999, determinando que na emissão do conhecimento de transporte, o valor do pedágio deveria ser destacado do valor do frete.

Comunicado CAT nº 133/99

(DOE de 09/09/1999)



O Coordenador da Administração Tributária, em face de dúvidas surgidas no que diz respeito ao correto preenchimento do Conhecimento de Transporte Rodoviário de Cargas - CTRC, modelo 8 - a que estão sujeitos os contribuintes do ICMS que realizam prestações de serviços de transporte intermunicipal ou interestadual de cargas, comunica que, nos termos do artigo 144, inciso XIII, do Regulamento do ICMS - RICMS, o CTRC, entre outras indicações, "conterá", individualizadamente, no campo "composição do frete", os valores atribuídos a cada uma das rubricas ali nominadas, tais como "frete valor", "despacho", etc, entre as quais se inclui o "pedágio", cujo valor deve, portanto, vir discriminado na coluna própria; o somatório de todas as rubricas totalizará o valor "total da prestação" de serviço de transporte a ser realizada.

Neste mesmo ano ocorreu uma manifestação dos caminhoneiros, onde um dos pontos da pauta de reivindicações, era estabelecer o importe de R\$ 1,00 por eixo.

Nesse momento, o SINDICAM-SP levou ao conhecimento do Governo Federal do que estava sendo praticado em São Paulo, sugerindo então, que o valor do pedágio fosse de responsabilidade do embarcador ou da transportadora contratante do serviço de transporte.

Diante disso, partindo dessa ideia, e com o apoio de todas as demais entidades que representam o transporte terrestre, O Governo Federal, por meio da medida provisória nº 2025/2000, ora republicada mais de uma dezena de vezes, sendo então convertida na lei nº 10.209/2001, criando assim a "lei do pedágio" que, porém, impõe ao embarcador, proprietário originário da carga ou a empresa de transporte que a ele se equipara de acordo com o texto legal, definindo exatamente a quem compete a obrigação quanto ao pagamento do pedágio (embarcador ou transportadora) no caso de ser estabelecido um contrato de transporte, ou seja, pressupõe, quando estiver carregado.

Em seguida a lei do pedágio foi regulamentada por meio da Resolução ANTT 2885/2008

Acolhendo pleito de recente reivindicação, foi promulgada a lei 13.103/2015 que estabelece isenção do pedágio, quando o veículo de carga trafegar, porém, no entanto, não foi adotado por alguns Estados, dentre eles, o Estado de São Paulo.

No que tange ao cumprimento da norma legal, publicamente o Estado se manifestou em nota divulgada em 22.04.2015, que assim se posiciona: **“...Portanto, nas rodovias estaduais paulistas, será mantida a regra tarifária atual.”**

Nesse passo, o SINDICAM-SP, Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens do Estado de São Paulo e a FETRABENS, Federação dos Caminhoneiros Autônomos de Cargas em Geral do Estado de São Paulo, fazendo uso de sua prerrogativa constitucional, ingressou com ação cominatória em face do Governo do estado de São Paulo e ARTESP – Agência de Transporte do Estado de São Paulo.

O tema de fundo desta ação, está fundamentado no artigo 17, da lei federal nº 13.103, de 2 de março de 2015 que estabelece:

“Os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.”.

Nesta linha, foi regulamentada pelo Decreto nº 8.433, de 16 de abril de 2015, que dispõe o seguinte:

Art. 2 - Os veículos de transporte de carga que circularem vazios ficam isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.

§ 1 - Os órgãos ou entidades competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios disporão sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção de que trata o caput.

§ 2 - Até a implementação das medidas a que se refere o § 1º, consideram-se vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos que mantiverem suspensos, ressalvada a fiscalização da condição pela autoridade com circunscrição sobre a via ou ao seu agente designado na forma do § 4o do art. 280 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Acusou ainda na sua peça processual que desde o início das concessões de rodovias no Estado, não se praticava cobrança por eixo suspenso, situação modificada somente após a vigência da Resolução SLT nº 4, de 22 de julho de 2013, passando, a partir de então, a ser cobrado em São Paulo.

Com a ação veio a defesa do Estado e em síntese apertada, aduziu que é do estado a competência para a cobrança do pedágio, de forma que isso, entende, também lhe possibilita tratar sobre o valor e a forma tarifária.

Vale destaque ainda, que a Associação do Transporte Rodoviário de Carga do Brasil – ATR Brasil, também ingressou com ação idêntica, também com ricos argumentos e que, o MM Juízo entendeu que a ação do SINDICAM-SP é mais abrangente e, por isso, avocou os autos para trâmite em conjunto.

É notório que, especificamente no Estado de São Paulo, o argumentado em defesa, vai de encontro com a lei estadual nº 2481/1953, porquanto estabelece que o pedágio é estabelecido em razão do TIPO DO VEÍCULO e não pela quantidade de eixos que comporta.

Ademais, esta mesma lei, vai mais além, pois determina que o veículo de carga, ao trafegar vazio, a taxa do pedágio DEVE SER REDUZIDA EM 50%.

Atualmente, o processo pende de instrução para melhor elucidar o feito, portanto, ainda sem solução.

Era o que tinha para informar até o presente momento.

Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens do Estado de São Paulo
FETRABENS, Federação dos Caminhoneiros Autônomos de Cargas em Geral do Estado
de São Paulo

Ailton Gonçalves
Assessor Jurídico