

D.O.E de 30/09/2021 – SEÇÃO I - PÁG. 05

PORTARIA ARTESP Nº 82, DE 29 SETEMBRO DE 2021 - ARTESP-POR-2021/00081

Altera os artigos 1º, 2º, 3º, 4º e 5º da Portaria ARTESP nº 46, de 27 de dezembro de 2016.

O(A) Diretor(a) Geral da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo – ARTESP, no exercício da competência outorgada no artigo 10 da Lei Complementar nº 914, de 14 de janeiro de 2002;

Considerando a alteração do item 8 do Capítulo VIII da Norma aprovada pela Portaria SUP/DER-064 21/12/2016, que disciplina a Concessão de Autorização Especial de Trânsito para veículos ou Combinação de Veículos utilizados no transporte de carga indivisível e veículos especiais através da Portaria SUP/ DER-003, de 29-1-2018;

Considerando a necessidade de reavaliação das regras estabelecidas pela Portaria ARTESP nº 46, de 27 de dezembro de 2016, bem como a correção de divergências materiais; e Considerando a previsão nos contratos de concessão sobre a cobrança da Tarifa Adicional de Pedágio pelas concessionárias;

RESOLVE:

Artigo 1º - Os artigos 1º, 2º, 3º, 4º e 5º da Portaria ARTESP nº 46, de 27 de dezembro de 2016, passarão a vigorar com a seguinte redação:

“Art.1º.....

§1º Para obtenção do valor dos serviços especiais necessários para viabilizar o transporte de cargas excedentes em peso e/ou dimensões, fica estabelecida a utilização da tabela de Preços Unitários – TPU do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo – DER, prevista no Decreto nº 27.133/1987, publicada trimestralmente no Diário Oficial do Estado de São Paulo – DOE.

§2º Para os serviços que não constem na TPU do DER, a concessionária deverá complementar sua composição de custos com adoção de preço referencial indicando a sua origem, obedecendo a seguinte ordem de prioridade:

- I – Tabelas referenciais de outros órgãos públicos de todas as esferas de Governo;
- II – Revistas especializadas no ramo rodoviário e de transportes.

§3º Para veículo ou combinação de veículos cujo peso bruto total – PBT; peso bruto total combinado – PBTC ou dimensões do conjunto ultrapasse qualquer um dos limites descritos abaixo, será necessária a manifestação da ARTESP relativa à quantificação das viaturas de acompanhamento, conforme ANEXOS II e III: I – Peso bruto total (PBT) ou combinado igual ou superior a 100 tf (cem toneladas força) e/ou; II – Largura igual ou maior a 4,50m (quatro metros e meio) e/ou; III – Altura igual ou maior que 5,30m (cinco metros e trinta centímetros) e/ou; IV – Comprimento igual ou maior a 35m (trinta e cinco metros).

§4º Fica estabelecida a Unidade Hora, M² ou M³ quando utilizada a Fase 72 – Aluguel de Máquinas, Veículos e Equipamentos, de que trata a TPU do DER.

§5º. Além da Tarifa de Acompanhamento Operacional – TOP, também poderá ser cobrado, em operações que necessitem de serviços especializados, tais como: remoção e reinstalação de barreiras de concreto e/ou metálicas, remoção e reinstalação de postes e fiação elétrica, telefônica ou fibra ótica, alteamento de OAE, remoção e reinstalação de

sinalização, remoção e reinstalação de equipamento eletro/eletrônico em Praças de Pedágio, obras de transposição entre pistas, dentre outras, deverão ser calculados, conforme o caso específico, com base na Tabela de Preços Unitários - TPU do DER/SP.

§6º As concessionárias terão o prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas para programação da operação de travessia, contadas do recebimento da Autorização Especial de Trânsito definitiva a ser encaminhada pelo DER.

§7º Os veículos, com até 35m (trinta e cinco metros) de comprimento, que não excederem os demais limites de peso e altura e/ou dimensões estabelecidas no § 3º, poderão se deslocar pelas rodovias concedidas sem acompanhamento, desde que não trafeguem em trechos que apresentem restrições de gabaritos horizontais e/ou verticais.

Art.2º O valor estimado dos serviços relativos às Operações Especiais será calculado pela Concessionária e deverá ser recolhido pelo transportador da seguinte forma: 50% (cinquenta por cento) a título de adiantamento e o restante até 30 (trinta) dias, após a conclusão do trajeto, de modo a garantir a efetiva prestação de tais serviços e a consequente circulação do transporte.

§1º O pagamento do valor relativo aos serviços de que trata esta Portaria deverá ser realizado, preferencialmente, mediante quitação dos respectivos boletos bancários a ser expedidos pela concessionária, os quais poderão ser pagos em qualquer agência da rede bancária, caixa eletrônico ou via internet ou por transferência bancária com a devida confirmação do pagamento.

§2º O transportador deverá imprimir o boleto da Tarifa Adicional de Pedágio – TAP, através dos canais de comunicação disponibilizados por cada concessionária, sendo que o pagamento da TAP é condição essencial à liberação do tráfego do conjunto transportador.

§3º O transportador de veículos de cargas excepcionais (cargas indivisíveis), acima de 45 (quarenta e cinco) toneladas, excluídos os veículos denominados "rodotrem" ou "treminhão", fica obrigado a transitar com os seguintes documentos:

- I – Boleto de emissão da Tarifa Adicional de Pedágio - TAP e seu respectivo comprovante de pagamento,
- II – Comprovante de pagamento da Tarifa de Acompanhamento Operacional - TOP; e
- III – Autorização Especial de Trânsito – AET, devidamente expedida pela Autoridade Executiva de Trânsito.

§4º O transportador deverá apresentar os documentos mencionados no §3º à autoridade de trânsito e/ou ao representante da ARTESP nas praças de pedágio e/ou nos postos de pesagem ou área destinada à fiscalização, conforme o itinerário programado.

§5º Quando constatado o não pagamento da Tarifa Adicional de Pedágio – TAP e/ou da Tarifa de Acompanhamento Operacional, o conjunto transportador, bem como os documentos inerentes ao transporte poderão ficar retidos na Base da Polícia Militar Rodoviária - PMRv ou no pátio dos postos de fiscalização ou, ainda, em local apropriado para cargas especiais até que seja regularizada a situação, podendo ser cobrada a diária pelo estacionamento do veículo.

§6º O transportador inadimplente ficará impedido de trafegar até a quitação do débito junto à concessionária, tanto quanto à Tarifa Adicional de Pedágio -TAP como a Tarifa de Acompanhamento Operacional - TOP, devendo a inadimplência ser comunicada ao Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo para aplicação das devidas penalidades junto ao transportador.

§7º Após a comprovação do pagamento da TAP e/ou TOP, as concessionárias avaliarão a viabilidade do itinerário indicado no estudo de viabilidade, conforme previsto no item 7.4 e seguintes da Norma para Concessão de Autorização Especial de Trânsito ao Veículo ou Combinações de Veículos Utilizados no Transporte de Carga Indivisível e Veículos Especiais que não se enquadrem nos limites de Peso ou de dimensões estabelecidos pelo CONTRAN da Portaria SUP/DER 64/16.

§8º Comprovado o pagamento da TAP e/ou TOP e esgotado o prazo de análise da concessionária acerca do itinerário indicado no estudo de viabilidade, segundo previsto no item 7.1 do Capítulo VII da Norma para Concessão de Autorização Especial de Trânsito ao Veículo ou Combinações de Veículos Utilizados no Transporte de Carga Indivisível e Veículos Especiais que não se enquadrem nos limites de Peso ou de dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, anexa à Portaria SUP/DER 64-21/12/2016, a ARTESP adotará as medidas cabíveis para cumprimento da obrigação por parte da concessionária”.

Art.3º Realizado o transporte, a concessionária deverá elaborar o Relatório de Acompanhamento de Cargas Excepcionais – RACE, no qual deverão ser descritos os serviços efetivamente executados, conforme modelo estabelecido no Anexo I.

§ 1º Os serviços descritos no RACE servirão de base para a apuração de circunstanciais divergências entre os serviços planejados e os efetivamente realizados, devendo obrigatoriamente ser assinado em conjunto com o transportador e acompanhado das evidências da realização/utilização dos serviços com as correspondentes justificativas técnico-operacionais.

§2º Se porventura, o transportador discordar das divergências entre os serviços planejados e os efetivamente realizados, deverá constar suas ressalvas no RACE.

§3º Em caso de discordâncias do transportador, a concessionária deverá encaminhar o RACE à ARTESP, no prazo de 24(vinte e quatro) horas, a contar do término do percurso para análise da área responsável para emissão de relatório técnico e, se for necessário, ocorrerá a abertura de processo administrativo nos termos da Lei Estadual nº 10.177/98.

§4º Fica facultado à concessionária a utilização de veículo operacional ou apoio operacional para assinatura do RACE, sendo vedada a cobrança de qualquer valor do transportador para esse serviço.

Art.4º A apuração do custo final deverá ocorrer no 1º (primeiro) dia útil subsequente ao término da operação, ocasião em que a concessionária verificará se o valor pago a título de adiantamento pelo transportador equivale ao custo real apurado.

§1º No caso em que do valor pago a título de adiantamento for maior que o custo real apurado, deverá a concessionária proceder a devolução do valor excedente, em prazo não superior a 03 (três) úteis, contados da sua apuração e sem qualquer custo adicional, sendo que o descumprimento deste parágrafo sujeitará a concessionária às sanções previstas no contrato de concessão.

§ 2º No caso em que o valor pago a título de adiantamento for menor que o custo real apurado, a concessionária procederá à cobrança da diferença devia junto ao interessado, que deverá efetuar o recolhimento em prazo não superior a 30 (trinta) dias após a conclusão do trajeto.

§3º Caso não haja quitação, pelo transportador, da diferença entre o valor pago a título de adiantamento e o custo real apurado, a concessionária deverá comunicar o fato impeditivo

para a viabilização de novas operações à ARTESP e ao DER, para adoção das medidas pertinentes a cada órgão; em caso de quitação do débito, a concessionária deverá igualmente informar os mesmos órgãos;

§ 4º.

Art.5º Caso o transportador que não comparecer ao local, na hora e data previamente agendadas para o início do transporte ou constatada irregularidade pelo órgão fiscalizador, que inviabilize o deslocamento da carga, o pagamento a título de adiantamento efetuado, correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor estimado dos serviços relativos às operações especiais, não será objeto de ressarcimento pela concessionária.

§ 1º

I –

II - inexigibilidade de conduta adversa em razão das condições de trânsito, acidentes, dentre outras causas que impeçam a circulação na rodovia e que possam impactar na segurança viária, dos usuários e do transportador devidamente comprovadas;

III-

IV-

Art.6º

Artigo 2º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Artigo 3º - Revogam-se as disposições em contrário.

MILTON ROBERTO PERSOLI Diretor Geral

(PROCESSO ARTESP nº 016.335/2014 - Protocolo ARTESP nº 256.448/14 - Portaria ARTESP nº 82/2021 - ARTESP- -POR-2021/00082)

Anexo II – Tabela para dimensionamento e qualificação de acompanhamento de Conjunto Transportador – Cargas Excedentes

CARACTERÍSTICAS DO VEICULO	CARACTERÍSTICAS DA RODOVIA		Equipamento Operacional		CARACTERÍSTICAS DA RODOVIA		Equipamento Operacional	
	Pistas simples				Pistas duplas			
Dimensões em metro	Nº de veículos				Nº de veículos			
Largura	supervisor	inspeção	GL	VO	supervisor	inspeção	GL	VO
De 4,50 a 5,50		1				1		
Acima de 5,51		1				1		
Comprimento	supervisor	inspeção	GL	VO	supervisor	inspeção	GL	VO
De 35,00 a 55,00								
De 55,01 a 75,00		1				1		
Acima de 75,00		1				1		
Altura	supervisor	inspeção	GL	VO	supervisor	inspeção	GL	VO
De 5,30 a 5,50		1				1		
Acima de 5,50		1				1		
Excesso de carga:	supervisor	inspeção	GL	VO	supervisor	inspeção	GL	VO
Acima de 4,00		1				1		
Dimensões em toneladas	Nº de veículos		Equipamento Operacional		Nº de veículos		Equipamento Operacional	
Peso	Supervisor	Inspeção			Supervisor	Inspeção	GL	VO
Acima de 100,01	1	1			1	1		
Operação SAI e Tamoios	Nº de veículos		Equipamento Operacional		Nº de veículos		Equipamento Operacional	
	supervisor	inspeção	GL	VO	supervisor	inspeção	GL	VO
Operação Imigrantes: Bloqueio do trecho de serra para descida ou subida de carga (km 62 da SP 160 ao km 44 da SP 160, norte)	1	6	1	1				
Operação Imigrantes: Trecho do planalto (km 44 ao km 26 da SP 160, norte)					1	5	1	1
Bloqueio Anchieta – SP 150: Marginal sul no trecho entre o km 59+100 e o km 65 com bloqueio no Viaduto Alemoa					1	5	1	
Operação Tamoios: Bloqueio do trecho de serra (km 80 ao km 64 da SP 099)	1	3	1	2				

1. Em função das características da carga e da via poderá ser utilizado número maior de veículos para acompanhamento, devendo este ser devidamente justificado.
2. As dimensões e pesos considerados referem-se ao conjunto transportador + carga.
3. Excesso de peso entende-se como sendo a distância compreendida entre o extremo posterior do veículo e o extremo posterior da carga.
4. "GL" entende-se por guincho leve e "VO" por caminhão ou veículo de apoio operacional.
5. Os veículos aqui indicados não podem ser os mesmos alocados na operação diária do trecho rodoviário, visto à possibilidade de prejuízo ao atendimento dos demais usuários;
6. Fica vedada a utilização de veículos de atendimento pré-hospitalar no acompanhamento das cargas excedentes.