

Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Cargas

Diretor de Infraestrutura Rodoviária
Eng. Luiz Antonio Ehret Garcia





Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Cargas;
O Custo do Transporte – Infraestrutura Rodoviária;
Programa Pontos de Parada e Descanso – PPD.

Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Cargas

Contextualização

A falta de um marco regulatório compromete a sustentabilidade do setor, que hoje lida com uma série de problemas:

- Tempo de viagem,
- Condições das estradas e dos veículos,
- Altas taxas de inadimplência de financiamento de caminhões,
- Insatisfação dos profissionais do setor que ameaçam paralisações,
- Além da alta recorrente dos valores de insumos.

O DNIT está tomando medidas no sentido de preservar a malha viária e otimizar o investimento de recursos públicos através de ações como planos de pesagem e implementação dos mesmos.

Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Cargas

A Lei dos Caminhoneiros

Lei dos Caminhoneiros, a Lei **12.619/12**, de 2012, propôs diferentes exigências trabalhistas e jurídicas à classe, para garantir melhorias nas condições de trabalho e reduzir o número de acidentes com transporte de cargas nas estradas.

Esta lei alcança todos os motoristas profissionais (empregados e autônomos) que atuam no setor de transporte de cargas ou passageiros.

A nova lei dos motoristas, **Lei 13.103/15**, sucede a **Lei 12.619/12**, é resultado da pressão derivada da greve geral dos caminhoneiros autônomos e dos interesses do agronegócio, ocorrida em fevereiro de 2015.

A nova lei trouxe alterações na CLT, aplicável aos trabalhadores submetidos ao contrato de trabalho, e também no Código de Trânsito Brasileiro, endereçado aos profissionais autônomos, com mudanças e adaptações no conteúdo normativo trazido pela **Lei 13.103/15**.

Determina ainda a ampliação de pontos de parada para descanso e repouso dos caminhoneiros, condições de segurança, sanitárias e de conforto, conforme determina a portaria do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) nº 944, de julho de 2015.

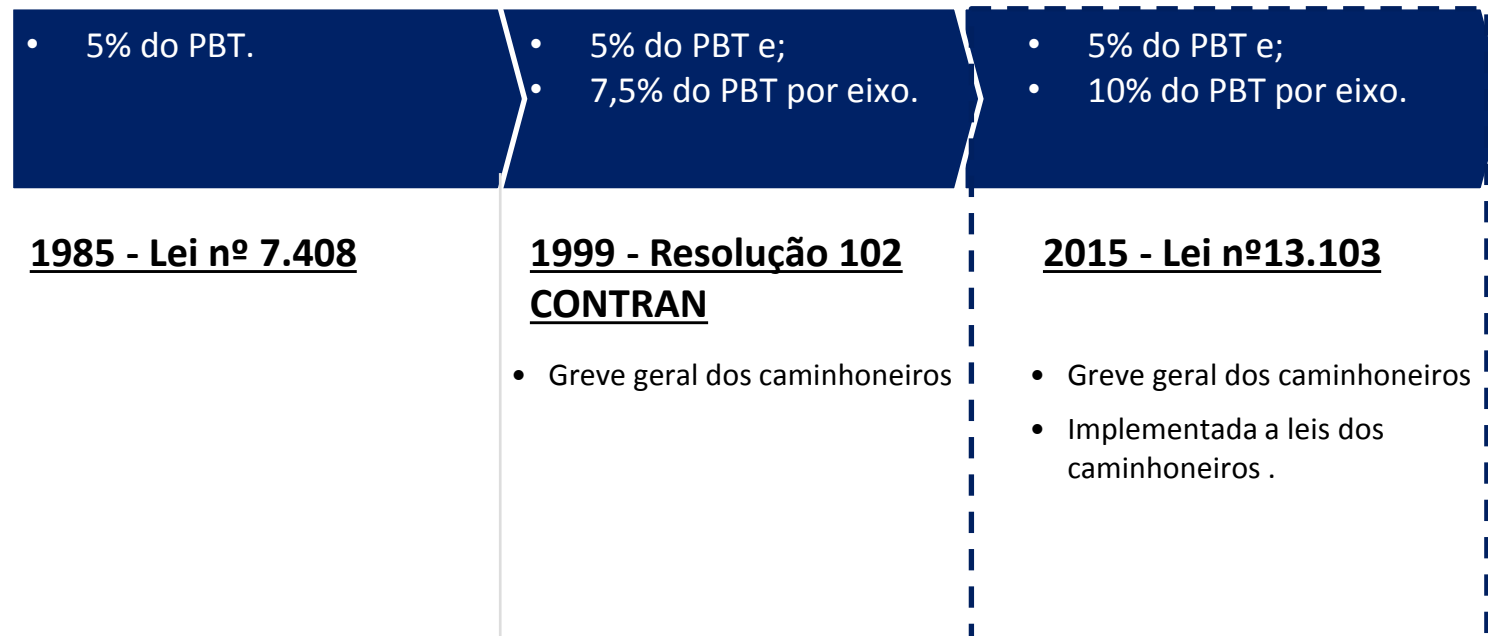
O Custo do Transporte Infraestrutura Rodoviária



O Custo do Transporte – Infraestrutura Rodoviária

Histórico das disposições legislativas relacionadas a tolerância do Peso Bruto Total – PBT, do veículo no ato de pesagem.

As discussões sobre tolerâncias e limites de valor do PBT e da carga máxima por eixo começaram formalmente no Brasil em 1985 quando a tolerância foi revisada através da Lei Nº 7.408, em decorrência de ações judiciais impetradas por transportadores (Godoy e Machado, 1993) alegando a falta de precisão das balanças.



O Custo do Transporte – Infraestrutura Rodoviária

Os impactos da implementação da lei dos caminhoneiros no modal rodoviário.

Dentre os dispositivos da lei dos caminhoneiros, destaca-se o como ofensor o Art. 16 que altera o art. 1º da Lei no 7.408.

Fica permitida, na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros, a tolerância máxima de 5% sobre os limites de peso bruto total; e de 10% sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas

Lentidão dos Caminhões



Veículos mais lentos, levando maior tempo até o destino;

CrITÉrios Técnicos de pavimentação



Peso acima do previsto nos projetos de pavimentação, resultando em trincas, buracos e deformações.

Manutenção Veicular



Maior desgaste dos veículos, se traduzindo em mais custos de manutenção.

Impacto Orçamentário no DNIT



Requer mais gastos em manutenção e restauração das vias, considerando o atual cenário de restrição financeira-orçamentária

Consumo de Combustível



Maior consumo de combustível, aumentando custos e emissões de CO2.

Segurança nas Vias



Aumento de risco de acidentes

O Custo do Transporte – Infraestrutura Rodoviária

A análise realizada pelo Departamento Técnico da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária em 05/11/2015 destacou:

- O excesso de cargas dos veículos que são transmitidas a estrutura da rodovia, gera um dano da ordem da 4ª potência no pavimento, assim, pequenos acréscimos de sobrecarga são responsáveis por reduções elevadas na vida útil da rodovia.;
- Investigações¹ executadas por Laboratórios de diversas Universidades Brasileiras, relativas ao aumento do número N devido ao acréscimo de tolerância de carga por eixo, indicam que há uma redução de 10 a 15% na vida útil dos pavimentos;
- As referências¹ técnicas indicam que um excesso de carga de 20% pode resultar em redução da vida útil prevista em 67,3%;
- Esta questão envolve também o comprometimento de pontes e viadutos.

1- ALBANO J.F. Efeitos dos excessos de carga sobre a durabilidade de pavimentos. Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRS. Porto Alegre 2005.

Programa Pontos de Paradas e Descanso

BR101/RS

Programa Pontos de Parada e Descanso – PPD

As Leis nº 12.619/2012 e nº 13.103/2015, dispõem, dentre outros assuntos, sobre os **locais de espera, parada e descanso situados nas rodovias públicas.**

São considerados locais de espera, parada e descanso: estações rodoviárias, alojamentos, hotéis, postos de combustíveis e outros.

Objetivos do Programa:

- ✓ Diminuir os acidentes por falhas humanas por cansaço;
- ✓ Inibir roubos e furtos;
- ✓ Combater a prostituição e o uso de drogas ilícitas;
- ✓ Estimular a melhoria da infraestrutura dos estabelecimentos às margens das rodovias.
- ✓ Estabelecer pontos de parada e descanso para o cumprimento do Art.67C da Lei 13.103/15 que versa sobre a jornada de trabalho dos caminhoneiros.



Programa Pontos de Parada e Descanso – PPD

Para que o estabelecimento comercial requisite seu reconhecimento como Ponto de Parada e Descanso, ele precisa ter atender a critérios pré-definidos pela Lei.

- Foi realizado um primeiro ciclo de vistorias no período de 25/01/16 à 05/02/16, compreendendo os estados RS/SE/AL/PI/PA/RO.
- 100% dos estabelecimentos vistoriados NÃO foram validados por venda/consumo/fornecimento de bebidas alcóolicas, nos próprios estabelecimentos ou em suas adjacências;
- Necessidade de programas de incentivo que instiguem, efetivamente, o interesse dos estabelecimentos em serem reconhecidos como Pontos de Parada e Descanso – PPD.

- Critérios de Verificação utilizados

nas vistorias:

IDENTIFICAÇÃO	LOCALIZAÇÃO	CONDIÇÕES SANITÁRIAS, DE CONFORTO E SEGURANÇA	DISPONIBILIDADE DE SERVIÇOS
Nº Protocolo Vistoriador/Órgão/Unidade Razão Social/CNPJ Telefone/e-mail Atividade principal Bandeira do Posto Horário de Funcionamento	Município Estado Rodovia/Km/nome rodovia Condição da rodovia Dados Georreferenciados Tipo de Pista	Nº de vagas/área Estacionamento Segurança Sinalização Sanitários Masculinos/Femininos Chuveiros Lavatórios Sistema de Esgotamento Banheiro Químico Rede de Iluminação Ambientes para Refeições Placa Indicativa Condições Água Potável Bebida Alcoólica Permanência de Menores	Abastecimento Área de Camping Hospedagem Área de Trailer Restaurante Lanchonete Loja de Conveniência Banco/Caixa Eletrônico Correios Lotérica Informações Internet/ Lan House/WiFi Serviço Telefônico Borracharia Oficina Mecânica/Elétrica

Programa Pontos de Parada e Descanso – PPD

Relação Bebida Alcoólica x Lei 11.705/08

- Há controvérsia normativa no que diz respeito a proibição da venda ou do oferecimento de bebidas alcoólicas, para consumo nos estabelecimentos, em área urbana, de acordo com o disposto no art. 2º, § 3º da lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008. A vedação não se aplica às áreas urbanas, devendo ser observada a legislação do município ou do Distrito Federal;

Programa Pontos de Parada e Descanso – PPD

Jornada de Trabalho definida no Art.67-C da lei 13.103/15

Regularizar os pontos de parada e descanso é condicionante fundamental para o cumprimento regular da jornada de trabalho dos caminhoneiros. Este é uma das principais motivações dos PPD ;

- *“[Art. 67-C.](#) É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas.*
- *§ 1º Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução.*
- *§ 1º-A. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção.*
- *§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária.*
- *§ 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso.*
- *§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante, em curso entre a origem e o destino. ..”*

Programa Pontos de Parada e Descanso – PPD

A solicitação para reconhecimento do estabelecimento comercial como um Ponto de Parada e Descanso é voluntária e pode ser feita nos sites do DNIT, ANTT e Ministério dos Transportes:

- <http://www.dnit.gov.br/>
- <http://www.antt.gov.br/>
- <http://www.transportes.gov.br/>



BRASIL Acesso à informação Participe Serviços Legislação Canais

PONTOS DE
PARADA E DESCANSO
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Bem vindo,

O primeiro passo para obter o reconhecimento de ponto de parada e descanso (Lei nº 13.103/2015) é o preenchimento do Formulário Eletrônico de Solicitação de Reconhecimento de Ponto De Parada e Descanso (FRPPD). Antes de começar este processo é importante conhecer as condições de segurança, sanitárias e de conforto que o estabelecimento precisa apresentar para poder ser reconhecido conforme determina a Portaria do Ministério do Trabalho e Emprego nº 944/2015 e os procedimentos gerais para reconhecimento instituídos pela Portaria nº 326 /2015 do Ministério dos Transportes.

Para acessar o Formulário informe o CNPJ selecione a situação da rodovia:

CNPJ:

- Estabelecimento situado em rodovia federal
 - Estabelecimento situado em rodovia federal sob concessão

CONTINUAR>>

CONSULTAR ANDAMENTO DE SOLICITAÇÃO



Ministério dos
Transportes

