

## DIÁRIAS E VALE-PEDÁGIO

### Transportadores devem ficar atentos a seus direitos



Os transportadores de combustíveis e de derivados de petróleo têm sido duramente sacrificados com os sucessivos aumentos nos preços do diesel, com as altas nos preços dos insumos que incidem sobre o frete, sem falar nas taxas e impostos. Para minimizar as perdas, é fundamental ficarem atentos e não abrirem mão de direitos como o recebimento da diária por hora parada na carga e na descarga e do vale-pedágio, que deve ser entregue antes do início do serviço de transporte. **PÁGINA 3**

Contran estuda viabilidade de medidas adotadas pelo governo que podem afetar o transporte rodoviário de cargas **PÁGINA 2**

ANTT deverá definir novos pisos mínimos para o frete do transporte rodoviário de cargas até julho **PÁGINA 4**

# Contran analisa medidas que podem afetar o transporte de cargas

Treze medidas que podem alterar as regras do transporte e do trânsito brasileiro, dentre elas cinco que afetam diretamente o transporte rodoviário de cargas no país, estão sendo estudadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

O estudo de viabilidade das medidas se deve à Decisão nº 1, publicada pelo órgão no Diário Oficial da União (DOU) de 1º de março. Dentre as medidas relacionadas diretamente ao transporte rodoviário de cargas estão:

**Aumento de 20 para 40 a tolerância de pontos na CNH:** De acordo com a Decisão nº 1, será avaliada a viabilidade do aumento de 20 para 40 a quantidade de pontos para instauração do processo de suspen-



são do direito de dirigir, exclusão de pontuação de infrações sem potencial de acidentes, simplificação do processo de suspensão e avaliação do direito de dirigir diante dos pré-requisitos cabíveis para obtenção da habilitação.

**Autorização Especial de Trânsito (AET):** Atendendo a reivindicações de transportadores e entidades do setor, será feita uma verificação sobre a efetivi-

dade da Autorização Especial de Trânsito (AET) e proposto um processo expedito e simplificado. Em janeiro, uma entidade representativa do setor solicitou o fim da exigência da AET para combinações de veículos de carga.

**4º eixo:** Conforme a Decisão nº 1, será feita uma reavaliação técnica, operacional e de segurança em relação ao uso do 4º eixo direcional em veículos de carga. A

inclusão do 4º eixo se tornou extremamente popular entre os veículos semipesados e nos últimos anos ganhou força entre os pesados, como por exemplo, cavalos-mecânicos, que ganharam versões originais de fábrica.

**Drogômetro:** Além do já conhecido exame toxicológico, obrigatório em todos os processos de admissão ou demissão de motoristas profissionais e durante a renovação ou troca da categoria da habilitação, os motoristas profissionais poderão em breve ser fiscalizados de uma nova forma.

O Contran ficará responsável por estabelecer as regras para uso do drogômetro, dispositivo que tem como objetivo fiscalizar condutores que estejam sob efeito de drogas.

## Governo anuncia fim das barreiras eletrônicas nas estradas do país

O presidente da República, Jair Bolsonaro, anunciou a decisão de acabar com as barreiras (ou lombadas) eletrônicas nas estradas do país.

“Há uma quantidade enorme de lombadas eletrônicas no Brasil. É quase impossível você viajar sem levar uma multa. E sabe, ou desconfia, que, no fundo, o objetivo não é diminuir acidentes”, disse.

Para o presidente, o Departamento Nacional de Infraestrutura de



Transportes (DNIT) estaria agindo por interesse de políticos antes do início de seu mandato e que o grande número de barreiras eletrônicas estaria

ligada à arrecadação, e não à redução de acidentes.

“Não teremos mais nenhuma nova lombada eletrônica no Brasil.

As que existem, quando forem perdendo a validade, não serão renovadas. (...) Vale lembrar que o DNIT estava, até pouco tempo, na mão de partidos políticos. Isso acabou e esse departamento está, agora, voltado para trabalhar 100% em benefício dos condutores”, afirmou. Segundo o DNIT, um estudo de toda a malha viária federal está sendo feito e radares serão mantidos somente em locais onde tecnicamente sejam indispensáveis.

# Transportador deve exigir pagamento da diária por hora parada na carga ou descarga

O Sindtaque volta a alertar aos transportadores de combustíveis e de derivados de petróleo de Minas Gerais que o recebimento da hora parada na carga ou descarga, a partir da quinta hora parada, é um direito previsto em lei, do qual não se deve abrir mão.

Para fazer valer esse direito, a assessoria jurídica da entidade está à disposição dos tanqueiros associados.

Frequentemente, o Sindtaque tem recebido denúncias de transportadores sobre o não pagamento da diária por hora parada na carga ou descarga por parte de algumas distribuidoras.

Nesses casos, a assessoria jurídica da en-



tidade tem atuado e garantido aos associados da entidade esse direito, previsto pela Lei 13.103/2015, bem como de outras demandas.

A diária é devida ao transportador a partir da quinta hora parada na carga ou descarga, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino.

O valor da indenização pelo excesso de tempo de espera é calculado de acordo com a capacidade total do veículo em toneladas e pelo tempo em que o caminhão permanecer parado. O valor é atualizado anualmente pelo INPC, conforme previsto na Lei.

Vale lembrar que, no caso de uma carreta

parada por 6 horas na carga ou descarga, o transportador terá direito a uma diária referente a todo o tempo de espera, e não apenas a 1 hora.

A diária, também chamada de estadia, é de responsabilidade do embarcador (empresa que contrata ou que recebe a carga) e é devida ao caminhoneiro ou à transportadora que ficar com o veículo parado mais de 5 horas para carga ou descarga.

Caso esse direito não esteja sendo respeitado, denuncie ao Sindtaque para que as providências sejam tomadas. As denúncias podem ser feitas pessoalmente, ou pelos telefones (31) 3591-6755 / 3511-0807.

## Vale-pedágio deve ser entregue antes do início do transporte

O Sindtaque também volta a chamar a atenção dos transportadores para outro direito fundamental, do qual não se deve abrir mão, o recebimento do vale-pedágio (Lei 10.209/2001), uma responsabilidade do embarcador, ou seja, do proprietário da carga contratante do serviço de transporte.

Obrigatoriamente, o vale-pedágio deve ser entregue antes do início do transporte e para cada veículo de carga. O embarcador que se recusar a entregar o vale-pedá-



gio antecipadamente estará sujeito a multa, que se aplica, também, à empresa de transporte que subcontratar o serviço e se recusar a repassar ou

entregar o vale-pedágio ao subcontratado.

A Medida Provisória nº 68, de 4 de setembro de 2002, convertida na Lei nº 10.561, de 13

de novembro de 2002, transferiu à ANTT a competência para regulamentação, coordenação, delegação, fiscalização e aplicação das penalidades.

Com esta alteração da legislação, elimina-se a possibilidade de se embutir o custo do pedágio no valor do frete contratado, prática que era utilizada com frequência, enquanto o pagamento do pedágio era feito em espécie, fazendo com que seu custo recaísse diretamente sobre o transportador.

# Nova tabela de piso mínimo do frete deve sair até julho



A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) deverá definir até julho novos pisos mínimos do frete para o transporte rodoviário de cargas. A expectativa do setor é que sejam garantidos pelo menos os custos do transporte.

A última atualização da tabela ocorreu em 21 de janeiro deste ano. As tarifas mínimas são: R\$ 0,90 por km (de 2.901 a 3.000 km) e R\$ 2,15 por km (de 1 a 100 km). Esses preços oscilam ainda conforme o número de eixos do caminhão.

Para chegar ao novo piso mínimo do frete, a ANTT contratou um grupo de pesquisa da Universidade de São Paulo (USP), que fará o levantamento de dados para detalhar a realidade

do setor.

Outros dois estudos serão realizados em janeiro e junho de 2020 com o mesmo objetivo, mas devem incluir novos indicadores operacionais de transporte.

A pesquisa leva em consideração dados como: idade média dos caminhões, tipos de carga, distribuição das rotas, número de eixos, distâncias médias das rotas, velocidade média, salário médio do motorista, horas trabalhadas e a marca e tipo dos pneus.

Entre os principais custos operacionais do transporte de carga, estão: combustível, lubrificantes, pneus, peças, depreciação do caminhão, seguro obrigatório, IPVA, salário do motorista etc.

## Falta de fiscalização da ANTT gera descontentamento

Após dez meses da paralisação dos caminhoneiros, que praticamente parou o país em maio de 2018, o governo federal cortou impostos sobre a comercialização do diesel e ofereceu subsídios para por fim ao movimento. Também foi criada a tabela de pisos mínimos para o transporte rodoviário de cargas.

No entanto, a fiscalização que garantiria o cumprimento da tabela, de responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), não tem sido efetiva, devido ao número reduzido de fiscais.

A fiscalização eletrônica, pelo CIOT (código numérico obtido por meio do cadastramento da ope-

ração de transporte no sistema eletrônico da ANTT), que impediria a emissão do conhecimento de transporte quando não se atingisse o piso mínimo, ainda não teve sua implantação concluída.

Enquanto isso, embarcadores insistem em pagar um preço inferior pelo frete, causando sérios prejuízos aos transportadores.

Mesmo diante desse cenário, que tem gerado grande descontentamento entre os transportadores, entidades representativas e lideranças do setor descartam novas paralisações. Porém, insistem junto ao governo para um solução definitiva para minimizar as perdas dos transportadores.



**RODRIGO BRAVIM**  
Sociedade de Advogados

Av. Raja Gabáglia, 3502  
Sala 303 - Cep: 30494-310  
Bairro Santa Lúcia  
Belo Horizonte/MG  
Tel.: (31) 3370-0614

**DIVULGUE SEU PRODUTO  
OU SERVIÇO AQUI E  
FAÇA BONS NEGÓCIOS!**

**(31) 3591-6755**  
**(31) 3511-0807**

