

MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



PÁTRIA AMADA
BRASIL
GOVERNO FEDERAL

SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – SNTT
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO

FÓRUM DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA Outubro/2019



Transporte de Animais Vivos – VTAV

- Situação atual: veículos com altura máxima de 4,40m.
- **Proposta: veículos com altura máxima de 4,70m, sem AET.**
- Adequa o atual formato de carregamento e altura do gado;
- Alteração da Resolução CONTRAN nº 675/2017, que dispõe sobre o transporte de animais vivos (VTAV) → até NOV 2019
- O transportador/condutor é responsável por certificar-se previamente de que a altura do veículo é compatível com a infraestrutura viária da rota a ser percorrida.



Transporte de cargas especiais (pás eólicas)

- **DECISÃO**: dispensa de escolta da PRF para composições com comprimento de até 95 metros e definição de rotas;
- PRF autorizou segurança por empresas privadas e manterá seus agentes apenas em pontos críticos selecionados;
- DNIT alterou Portaria nº 1496/2015 autorizando transporte sem a PRF e aprovou o itinerário e as medidas a adotar
- MINFRA: formação de um GT em 2020 para definir os corredores para cargas especiais eólicas em conjunto com DNIT, ANTT, PRF e ABEÓLICA



CVCs de 91 toneladas, 30 metros e 11 eixos

- Por determinação judicial, a Resolução Contran nº 663/2017 foi suspensa;
- O juízo determinou ao DENATRAN a realização de ensaios e testes que comprovem a segurança das CVC de 11 eixos e 30 metros de comprimento.
- Após análise preliminar, DENATRAN identificou que alguns ensaios precisam ser complementados;
- **Situação atual:** celebração de Acordo de Cooperação Técnica com instituição apta a realizar as análises necessárias, execução dos testes e relatório técnico.
- **Cronograma: testes e relatório final a serem realizadas até meados de 2020.**



Adequação temporária para pesagem por eixo (ESTUDOS E TESTES)

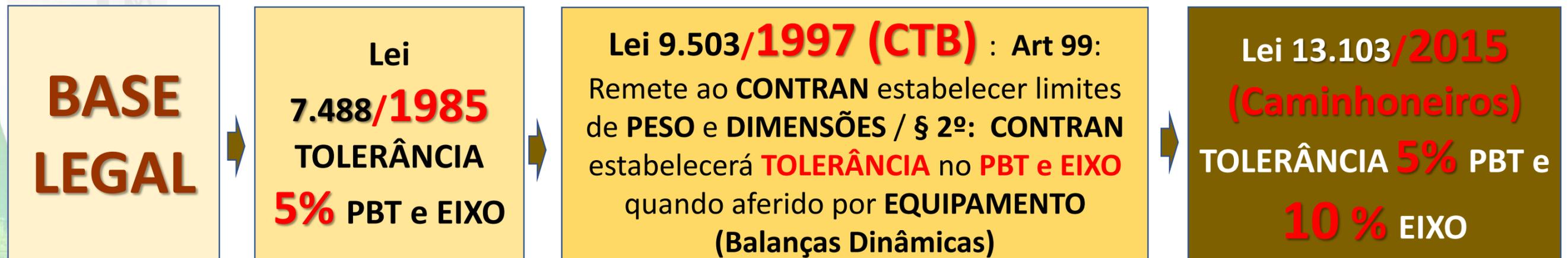
- Alteração da tolerância de 10% para 12,5% na pesagem por eixo;
- Provável redução em 60-70% das multas e medidas corretivas nas rodovias;
- Não haverá alteração na tolerância por PBT;
- Empresas basicamente utilizam balança por PBT;
- Apenas 20% das multas por pesagem são por excesso de PBT;
- Maioria das multas (70%) tem PBT normal, mas apresentam excesso por eixo;
- Estudos de pesagem dinâmica e peso por eixo/total em testes;
- GT/TRC para acompanhar teste e dar contribuições.

Infração por excesso de peso	2019	2018	2017	2016
Por PBT/PBTC	21.326	26.012	17.011	10.197
Por eixo	82.942	80.787	60.523	45.381
Por PBT/PBTC e por eixo	17.912	19.265	12.951	6.938
Total	122.180	126.064	90.485	62.516

Definição da Política Pública para o controle do excesso de peso veicular



Evolução do Arcabouço Legal / Normativo da Pesagem Veicular



BASE NORMATIVA: Resoluções do **CONTRAN** – Conselho Nacional de Trânsito



*Tolerância no eixo passou de **5%** em **1985** para **10%** (multa) e **12,5%** (remanejamento e transbordo) em **2015***

Melhores Práticas no Controle do Excesso de Peso Veicular – Experiências Internacionais

Pesagem Dinâmica Direta na Velocidade da Via – Quem já adotou ?

Não interrompe a viagem: maior rapidez e lucratividade para o transportador



República Tcheca: Início Operação **2011** – Erros máximos **5% PBT e 11% eixos** – conceito de “validação das medições” em que os erros de leitura são automaticamente detectados e cancelam a multa.



Hungria: Início Operação **2017** – Erros máximos **5% PBT e 8% eixos** (na melhor classe de desempenho) 107 sistemas HS-WIM implantados em 274 faixas, aumentou em 5 vezes a cobertura da fiscalização.



Rússia: Início Operação **2018** – Erros máximos **5% PBT e 10% eixos**

Outras Iniciativas de controle utilizando sistemas HS-WIM (pesagem dinâmica em alta velocidade)



EUA – **Programa de Credenciamento Eletrônico** – Instalação de *transponder* e adesão voluntária a um programa de verificação prévia podem dispensar o transportador de paradas para fiscalização.



Austrália – **Programa de Acesso Inteligente** – 2008. A instrumentação do veículo e adesão ao programa dá ao transportador vários benefícios. Contempla a pesagem *on-board* do veículo em movimento.



Holanda – **Company Profiling** – 2000. Todos os veículos que passam sobre a rede de sistemas HS-WIM e são identificados com excesso de peso têm seus dados coletados. Após 3 meses as infrações são classificadas por severidade do dano ao pavimento e impostas aos transportadores.

Nova Modelagem de Pesagem Veicular em Implementação no Brasil

O Brasil tem cerca de 40 anos de experiência no controle do excesso de peso veicular. O atual modelo possibilitou ganhos significativos, mas necessita ser reformulado para dar respostas adequadas aos desafios atuais, tais como:

- ★ Os postos de pesagem são poucos e funcionam de forma intermitente, facilitando a burla por parte dos veículos e composições com grandes excessos de peso. As CVC, ainda, têm sido autorizadas a trafegar em dimensões cada vez maiores.
- ★ Os custos de implantação e operação dos postos de pesagem impedem a expansão da rede de fiscalização e oneram o Estado – nas rodovias não concedidas, e as tarifas de pedágio – nas concessões rodoviárias,
- ★ As medidas administrativas são ineficazes e estimulam um mercado de oferta de serviços de transbordo e remanejamento – conhecidos como “chapas” – onerando o transportador com o atraso na viagem e custos indevidos,
- ★ O setor de transportes não acompanha suficientemente o processo de formulação das leis e normativos que vão lhes afetar, gerando dúvidas e insatisfação.

Para possibilitar a **superação dessa realidade**, a nova modelagem de pesagem veicular em implementação no Brasil buscará, com base em estudos locais e nas melhores práticas em nível internacional, as seguintes entregas sociais:

- ★ ***Elevar os níveis de serviço das rodovias brasileiras, assegurada a conservação dos pavimentos*** ★
- ★ ***Simplificar a fiscalização, favorecendo o transportador aderente às leis e aos regulamentos*** ★
- ★ ***Aprimorar o controle dos fluxos logísticos, preservada a segurança viária*** ★

Nova Modelagem de Pesagem Veicular em Implementação no Brasil

★ **Inferências Estatísticas** para formulação do Novo Modelo de Pesagem Veicular no Brasil:

Autos de Infração de Excesso de Peso - SIFAMA ANTT	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total Geral
Média de Valor Multa (R\$)	207,64	198,90	212,14	268,46	250,58	247,24	231,70
Média de Valor Exc. Eixo (R\$)	78,98	69,93	73,29	82,63	77,49	76,47	76,09
Média do Excesso Eixos (kg)	587	533	543	585	564	565	560
Média de Excesso PBT/PBTC (Kg)	294	293	292	290	249	233	275
Média de Excesso CMT (kg)	1.077	1.231	2.427	2.775	2.198	3.448	1.813
Contagem dos Autos de Infração por Eixos	76.519	157.094	174.478	151.538	168.932	121.766	850.327
Contagem dos Autos de Infração por PBT/PBTC	31.311	60.828	60.362	39.643	44.272	31.181	267.597
Contagem dos Autos de Infração por PBT/PBTC e Eixos	23.984	38.482	34.187	21.972	23.419	16.101	158.145
Contagem dos Autos de Infração por CMT	972	1.681	1.218	549	367	169	4.956

★ A Tabela abrange os períodos mais significativos de alteração da tolerância normativa para o eixo e conjunto de eixos, não se nota, porém, alteração significativa na média do excesso por eixos em kg a cada ano (girando em torno de 550 kg), Uma vez que a metodologia de aferição das balanças ficou ainda mais restritiva a partir de 2013/4 (todas as medições nos testes tem que estar dentro do erro máximo admissível), é de se supor que **a majoração das tolerâncias tendeu a ser incorporada nos embarques**. O total de Autos de Infração emitidos exclusivamente por excesso em eixos apresentou leve aumento no período (apesar da diminuição do ritmo da economia), reforçando o entendimento anterior. Daí se deduz que **no caso de ocorrer um aumento residual na tolerância normativa** em decorrência dos testes para regulamentação da **pesagem dinâmica direta na velocidade da via**, os transportadores e embarcadores devem entender que trata-se de medida para suprir eventuais erros de medição e não uma liberalidade para alocar mais carga nos veículos.

Nova Modelagem de Pesagem Veicular em Implementação no Brasil

O QUE JÁ FOI FEITO:



★ **AGENTE REMOTO DE FISCALIZAÇÃO:** conjunto de normas, dispositivos e sistemas que permitem a fiscalização do excesso de peso veicular sem a presença física da autoridade de trânsito no local. **A ANTT já opera 9 postos de pesagem** neste formato, ampliando o tempo de abertura da balança e otimizando os recursos humanos da Agência.

Na **operação remota** aqueles veículos que não necessitam realizar transbordo são automaticamente identificados e podem seguir viagem sem parar na balança.



Sala de Videomonitoramento – ANTT/RJ



★ **PLANO DE TRABALHO INTERINSTITUCIONAL:** Formado pela **ANTT**, o **DNIT**, o **INMETRO** e acompanhado pelo **Ministério da Infraestrutura** e o **DENATRAN**, tem o objetivo de coletar e analisar dados de pesagem e realizar testes com vistas a subsidiar a regulamentação metrológica e a normatização de trânsito da **PESAGEM DINÂMICA DIRETA NA VELOCIDADE DA VIA** no Brasil



Projeto HS WIM em Itapeccerica da Serra/SP – em execução

PRÓXIMOS PASSOS:

★ **REALIZAÇÃO DE TESTES DE CAMPO:** Para permitir uma correta definição dos **ERROS MÁXIMOS ADMISSÍVEIS** dos Instrumentos de pesagem dinâmica e as **TOLERÂNCIAS NORMATIVAS** a serem fixadas pelo **DENATRAN** ocorrerá uma série de testes em sítios de pesagem da ANTT, do DNIT e de outros entes Estaduais com vistas à **EFETIVAR A REVISÃO LEGAL E NORMATIVA** que será impulsionada pelo Ministério da Infraestrutura e propiciará a adoção do **NOVO MODELO DE PESAGEM**

★ **AS LIDERENÇAS E ENTIDADES REPRESENTATIVAS DOS TRANSPORTADORES SERÃO CONVIDADAS A ACOMPANHAR OS TESTES.**

CONVITE

III Workshop Novos Paradigmas de Pesagem de Veículos em Movimento

Sessão Especial da ISWIM International Society of Weight-In-Motion



De 4 a 5 de dezembro

Todos os dias das 08h às 18h



Brasília, DF

Auditório Eliseu Resende do ed. Sede da ANTT

MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



PÁTRIA AMADA
BRASIL
GOVERNO FEDERAL

2 0 1 9

2 0 2 2



MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



Muito Obrigado!

Autorização Especial de Trânsito (AET)

Propostas:

- (1) Eliminar ao máximo a necessidade de AET;
- (2) Exigir apenas para o transporte de cargas indivisíveis;
- (3) **Criar GT** com integrantes do Fórum e definir ações (até abr/2020).

Considerações:

CVC padronizados e certificados não precisariam mais de AET

Apenas composições temporárias solicitariam AET

Adotar o sistema informatizado de expedição de AET do DNIT;

Estabelecer o Sistema de Restrições para rodovias (“waze das rodovias”) com o Serpro.



Câmara Temática de Transporte Rodoviário (CTTR)

- Portaria DENATRAN nº 4.282/2019 com as inscrições deferidas para participar do processo seletivo para composição das Câmaras Temáticas.
- **Sorteio: 16/out/19**
- **1ª reunião: 07/nov/19**

Transportadores

ABTLP – Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos

CNT – Confederação Nacional do Transporte

ANATC – Associação Nacional das Empresas

Agenciadoras de Transporte de Cargas

FETRANSUL – Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas do Rio Grande do Sul

Embarcadores

ACEBRA – Associação das Empresas Cerealistas do Brasil

ÚNICA – União da Indústria de Cana-de-açúcar

Autônomos

CNTA – Confederação Nacional dos Transportes Autônomos

SINACEG - Sindicato Nacional dos Transportadores Autônomos de Veículos, Pequenas e Micro Empresas Transporte Rodoviário

ABCAM – Associação Brasileira dos Caminhoneiros

Outros

ANFAVEA

SIMEFRE

ANFIR

ABCR

ONSV

CONFEA

ILASV - Instituto Latino Americano de Segurança Viária

SIE/SC - Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade de Santa Catarina

MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



PÁTRIA AMADA
BRASIL
GOVERNO FEDERAL

SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – SNTT
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO

OBRIGADO!

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito
SNTT – Secretaria Nacional de Transportes Terrestres
Ministério da Infraestrutura

