MANUAL DE BOAS PRÁTICAS SINDIPESA

TRANSPORTE DE CARGAS PESADAS E EXCEPCIONAIS

VERSÃO set.2026

ÍNDICE

CONSIDERAÇÕES INICIAIS..... 3

BOAS PRÁTICAS TÉCNICAS..... 4

1. OBEDIÊNCIA ÀS LEGISLAÇÕES 4
2. PLANEJAMENTO 4
3. REALIZAÇÃO DO SERVIÇO 6
4. SAÚDE 7
5. SEGURANÇA NAS OPERAÇÕES 8
   A) DE TRANSPORTE 8
   B) DE CARREGAMENTO E DESCARREGAMENTO 9
6. MANUTENÇÕES 10
7. MEIO AMBIENTE 10
8. CUSTOS 11
9. ESTADIAS - HORA PARADA: carga e descarga (Lei 13.103/2015) 12
10. CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE 15

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Considerando-se que é necessária:

A) a constante melhoria do setor de transporte e movimentação de cargas pesadas e excepcionais;

B) a melhoria no relacionamento entre os profissionais que compõem as empresas prestadoras de serviços e as tomadoras, visando a viabilidade de novos negócios de forma clara, transparente e ética;

C) a constante melhoria dos profissionais das áreas técnicas e operacionais de campo;

D) a manutenção da segurança nas operações;

E) a busca pelo equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, e em atendimento aos princípios da boa-fé objetiva contratual bem como a segurança jurídica das relações;

o SINDIPESA, muito embora as Partes Contratantes possuam total liberdade para acordar de forma diversa, recomenda o exposto a seguir.

BOAS PRÁTICAS TÉCNICAS

1. OBEDIÊNCIA ÀS LEGISLAÇÕES

É necessário e muito recomendado conhecer e respeitar todas as legislações emanadas pelos Órgãos ou Entidades Executivas Rodoviárias da União, dos Estados, dos Municípios ou do Distrito Federal - com circunscrição sobre a via, cujas competências são estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

2. PLANEJAMENTO

É preciso garantir que os profissionais administrativos e da área operacional das transportadoras conheçam as regulamentações do segmento, bem como os prazos e procedimentos para obtenção de Autorização Especial de Trânsito (AET). Ainda, é recomendado manter a equipe administrativa operacional em constante atualização e desenvolvimento sobre as legislações de cargas pesadas e excepcionais e suas alterações.

2.1. O planejamento operacional é uma ferramenta essencial para a perfeita realização da prestação do serviço de transporte, bem como para correta apuração dos custos. Portanto, devem ser levados em consideração especialmente, mas não se limitando a:

i. Tipo de equipamento transportador que será utilizado, sendo este adequado para atendimento à legislação;
ii. Itinerário e distâncias a serem percorridas nos trechos nos quais o equipamento trafegará vazio e carregado;
iii. Cronograma previsto considerando os tempos (em dias):
    - Que serão demandados de mobilização do equipamento até o local de carregamento;
    - De espera para início do carregamento;
    - Da operação de carregamento;

- Aguardando emissão de Nota Fiscal;
- De transporte propriamente dito;
- Da operação de descarregamento;
- Do tempo de desmobilização do equipamento transportador.

iv. Iniciar o processo de obtenção de AET com a antecedência necessária para que não haja descontinuidade na realização do serviço por motivos burocráticos;

v. Quando aplicável, realizar as programações junto às concessionárias de rodovias com antecedência.

2.2. Para realização do planejamento operacional adequado, também é muito importante:

i. Considerar as restrições de feriados, sábados e domingos, desde o início da mobilização do equipamento transportador até a conclusão da desmobilização;

ii. Incluir coeficiente de tempo para eventuais paralisações devido a condições climáticas desfavoráveis e outros fatos que interrompam o desenvolvimento do transporte;

iii. Verificar pedágios, taxas, necessidade de estudos de viabilidade estrutural e geométrica, laudos, levantamentos/elevações de fios, remoção de interferências físicas, escoltas particulares e oficiais, acompanhamentos por concessionárias etc.;

iv. Diárias do motorista e equipe, incluindo refeições e pernoites; e

v. Eventuais custos operacionais adicionais que influenciarão no custo final da prestação do serviço.

2.3. Ainda, é altamente recomendada a obtenção de todas as AETs necessárias para a realização do transporte de forma adequada, informando corretamente os pesos e dimensões de todos os equipamentos que compõem o conjunto transportador e o peso da carga, assim como as dimensões totais, o PBT/PBTC, distância entre eixos e quantidade de pneumáticos em cada eixo, bem como manter arquivados os documentos comprobatórios.

Sugere-se ainda que, sempre que necessária a apresentação de Estudo de Viabilidade Estrutural para obtenção de AET, seja contratada empresa de engenharia idônea, cadastrada junto a autoridade trânsito com jurisdição sobre a via e à entidade de classe profissional e com reconhecida proficiência.

É de extrema importância que as informações prestadas à empresa que realizará o Estudo de Viabilidade Estrutural estejam corretas, especialmente os pesos reais que os eixos transmitirão às Obras de Arte Especiais (OAE) e o trem-tipo.

Quando necessário ou solicitado pela autoridade com jurisdição sobre a via a realização de Estudo Técnico de Viabilidade Geométrica, recomenda-se que este seja feito por profissional habilitado junto à entidade de classe profissional, reconhecida proficiência e elevado conhecimento do assunto.

3. REALIZAÇÃO DO SERVIÇO

Seguir o planejamento realizado na fase de pré-venda do serviço, checando o andamento e corrigindo desvios que ocorram, é tão importante quanto acompanhar a realização do serviço de transporte para que seja possível identificar eventuais necessidades de correção durante a realização.

Para realização do serviço de forma segura e eficiente, recomenda-se dentre outras coisas:

i. Posicionar a carga sobre o reboque ou semirreboque de forma correta, garantindo que os pesos por eixo transmitidos ao solo sejam os que constam na AET;
ii. Realizar a amarração da carga em acordo com cálculos de engenharia e em conformidade com as Normas da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas, por profissional devidamente habilitado e com registro no competente conselho de classe;
iii. Manter os aparelhos de tacógrafo sempre em boas condições e com discos suficientes para substituição sempre que necessário;

iv. No caso de equipamentos dotados de sistemas hidráulicos de suspensão e direção:

a) manter os pistões de suspensão em boas condições, de forma que permitam a perfeita fluidez do óleo hidráulico entre eles para que haja perfeita distribuição da carga entre eles e a consequente distribuição equitativa de carga ao solo; e

b) manter os pistões de direção em boas condições para que haja perfeita dirigibilidade, seja através de sistema automático ou hidráulico.

Sempre que exigido, sugere-se apresentar o Laudo de Acompanhamento Técnico no menor prazo possível atendendo aos limites de tempo/prazo determinados nas legislações emanadas pelos Órgãos ou Entidades Executivas Rodoviárias da União.

4. SAÚDE

Recomendamos que as empresas sempre se certifiquem de que os motoristas, operadores de linhas de eixos, ajudantes e todos os demais colaboradores que exercem funções operacionais externas gozam de boa saúde para realizar suas atividades profissionais.

Por isso, é importante manter constante controle sobre a realização, por parte de todos os seus motoristas portadores de Carteira Nacional de Habilitação categorias C, D e E, do exame toxicológico exigido pela Lei Federal 14.071/20 e regulamentada pela Resolução 843/2021 do CONTRAN, e a validade.

Ainda, as empresas devem: (i) fornecer, orientar e fazer com que todos os profissionais utilizem EPIs em conformidade com a função e serviços que realizam; e (ii) fornecer uniformes aos profissionais que realizam serviços externos orientando-os a estarem sempre uniformizados, asseados e atentos aos locais onde é obrigatório uso do EPI.

Por fim, manter a frota sempre limpa e orientar os motoristas a manterem também a parte interna da cabine sempre limpa e livre de riscos de proliferação

de doenças é importante não apenas para a saúde, mas para dar boa impressão sobre o a empresa e o seu trabalho.

5. SEGURANÇA NAS OPERAÇÕES

A) DE TRANSPORTE

Para evitar riscos, recomenda-se orientar o condutor a:

i. Sempre dirigir de modo cauteloso e atento, bem como usar o cinto de segurança;
ii. Não dar carona;
iii. Não parar em locais onde há risco de furto ou roubo;
iv. Sempre que estacionar, certificar-se de que o posicionamento do equipamento transportador, carregado ou não, não ofereça risco de acidentes, mesmo que no interior de áreas de descanso e postos de combustíveis;
v. Conhecer todos os itens e orientações contidas na AET, cumprindo-as.

Para garantir a segurança no transporte, também é de suma importância que a empresa mantenha constante controle sobre a realização e revalidação do curso para Condutores de Veículos de Transporte de Cargas Indivisíveis de seus motoristas que são realizados pelo SEST SENAT.

Outro fator essencial é a manutenção dos equipamentos que compõem os conjuntos transportadores (veículo trator, reboque, semirreboques, pescoços hidráulicos, linhas de eixos etc.) em perfeitas condições mecânicas e livres de vazamentos, bem como a inspeção rotineira da fixação da quinta-roda, pino rei, sistema de engate de travamento etc.

No caso de reboques, inspecionar rotineiramente todo o sistema de engate, incluindo soldas, cambões, pinos, pistões direção e elevações, engates de ar

etc., também é recomendado, assim como a utilização de pneumáticos em boas condições de uso e com pressão interna conforme orientações dos fabricantes.

B) DE CARREGAMENTOS E DESCARREGAMENTOS

Aconselha-se que sejam empregadas as melhores técnicas existentes para carregamento e descarregamento e que estas estejam de acordo com as Normas emanadas pelo Ministério do Trabalho.

Assim, recomenda-se que todos os colaboradores envolvidos nas operações de carregamento e descarregamento devam:

i. Receber orientações sobre segurança;
ii. Ser treinados e ter profundo conhecimento para realizá-las de forma segura;
iii. Usar EPIs;
iv. Trabalhar de forma cautelosa e atenta para que não ocorram acidentes.

Qualquer que seja a forma e os equipamentos que serão utilizados no transporte, devem ser observados no mínimo os itens abaixo para garantir a segurança das pessoas envolvidas, da carga, das áreas adjacentes à operação e do meio ambiente:

i. Conhecer preliminarmente e perfeitamente o local onde as operações serão realizadas, incluindo acessos e área onde as operações serão efetivamente realizadas;
ii. Definir a opção mais segura para a realização do serviço, seja através de remoção manual, com utilização de pórtico, guindaste ou operações que necessitem a utilização de mais de uma das opções mencionadas ou outras;
iii. Conhecer a resistência do solo (pressão máxima que o solo suporta), que deve ser preferencialmente fornecida pelo tomador do serviço

para que este assuma a responsabilidade e garanta a pressão máxima que o solo suporta;

iv. Receber do tomador do serviço informação formal, preferencialmente fornecendo planta, indicando sobre a existência de redes subterrâneas de água, esgoto, fiações elétricas etc.;

v. Realizar ou solicitar ao tomador do serviço a execução de plano de movimentação de carga, dimensionando cabos, estropos, manilhas, tirfors, trilhos, quantidade de dormentes ou equivalente que serão utilizados, porcentagem de utilização dos equipamentos de guindar, equipamentos auxiliares, incidência e influência do vento quando necessário, equipamentos auxiliares, e a porcentagem de utilização da pressão máxima que o solo suporta.

6. MANUTENÇÕES

Recomenda-se utilizar profissionais capacitados para a realização das manutenções preventivas e corretivas, bem como ferramentais apropriados.

É importante que as manutenções preventivas de todos os equipamentos estejam em dia, tendo sido realizadas de acordo com os manuais e instruções dos fabricantes.

Sugere-se que eventuais manutenções corretivas sejam feitas em locais apropriados e limpos.

Por fim, os profissionais envolvidos devem estar utilizando os EPIs necessários e de forma correta para o cumprimento da legislação.

7. MEIO AMBIENTE

Recomendamos a realização das manutenções preventivas e corretivas em locais onde os fluídos, graxas etc. que porventura possam vazar ou serem derramados durante a realização delas possam ser diretamente coletados em recipientes adequados para posterior descarte em conformidade com as

legislações pertinentes dos órgãos de meio ambiente federal, estadual e municipal.

É fundamental descartar óleos lubrificantes, graxas, resíduos de oficina mecânica, pneus, câmaras, cabos de aço, e todo material de forma correta e em acordo com as normativas do IBAMA e órgãos de meio ambiente estaduais e municipais.

É importante também manter os equipamentos a salvo de vazamentos de fluídos inflamáveis ou não, e toda sorte de materiais que possam contaminar o meio ambiente, destacadamente para o caso de equipamentos dotados de suspensões e direção hidráulicas, manter os sistemas livres de vazamentos de óleos.

Não menos relevante é a manutenção dos níveis de emissão de fumaça preta em obediência à Portaria IBAMA nº 85 de 17/10/1996 e suas sucedâneas, devendo ser realizados periodicamente testes de verificação para emissão de fumaça preta.

Sugerimos também usar o ARLA - Agente Redutor Líquido Automotivo, conforme determina a norma PROCONVE – Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores.

8. CUSTOS

Para que o serviço seja realizado de forma planejada, organizada e com lucratividade, sugerimos realizar detalhado levantamento dos custos antes do envio da proposta ao tomador do serviço. Dentre os custos típicos da atividade, apenas para fins de ilustração, ressaltamos os seguintes itens: remuneração do capital, depreciação, óleo diesel, pneus, lavagens, lubrificações, material de amarração da carga, EPIs, mão de obra direta e indireta, PLR – Participação nos Lucros e Resultados, PTS – Prêmio por Tempo de Serviço, outros prêmios que a empresa conceda aos seus colaboradores, pernoites e refeições, deslocamento de pessoal, manutenções preventivas e corretivas, tempo total para realização da operação de transporte, incluindo tempos ociosos com esperas nas operações de carregamento e descarregamento e descanso

semanal, prazo para emissão e recebimento de Nota Fiscal, margem de tempo devido a eventuais paralisações motivadas por condições climáticas desfavoráveis, programações de trânsito, finais de semana e feriados nos quais não há permissão de continuidade do transporte; pedágios, taxa de emissão de AET, taxa de utilização de via, taxa de adicional de pedágio, escoltas privadas e oficiais, Estudo de Viabilização Estrutural, acompanhamento técnico e Geométrica, relatórios e laudos, quando necessários e/ou obrigatórios; eventuais obras de adequações geométricas e reforços nas estruturas de Obras de Arte Especiais, custos com programas educacionais e treinamentos promovidos pela empresa, seguros da carga, dos equipamentos, das instalações prediais, oficinas, ferramentas, bens móveis e imóveis, imposto etc., em suma, todos os custos diretos e indiretos que a empresa deve suportar, além do lucro para que a empresa mantenha saúde financeira e cumpra sua obrigação social quanto a criação e manutenção de empregos, pague os impostos nos vencimentos e honre com todas as suas obrigações junto aos seus colaboradores e subcontratados.

9. ESTADIA – HORA PARADA: carga e descarga (Lei 13.103/2015)

A Lei 13.103 de 2015 revogou e alterou integralmente o antigo §6º do art. 11 da Lei 11.442 de 2007. Com o novo texto do § 5º passou a ter caráter imperativo (norma de ordem pública): *“ O prazo máximo para carga e descarga do Veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino,...”*

Ao retirar a permissão de "ajuste em contrário", o Poder Legislativo blindou o prazo, transformando-o em um limite máximo improrrogável pela vontade das partes. O STF na ADI 5.863, fixou o entendimento que a proteção do tempo de espera (limite de 5 horas para carga e descarga e cobrança de estadias) possui natureza cogente (visa resguardar a dignidade e a viabilidade econômica da atividade) — **ou seja, não admite renúncia ou mitigação por contrato privado**.

Por isso, o prazo de 5 horas para carga/descarga: Não pode ser ampliado por contrato. O direito à estadia é obrigatório após a 5ª hora. O contrato pode, contudo, estabelecer um valor de indenização **superior ao mínimo legal (reajustado anualmente), mas nunca retirar o direito à cobrança ou estender o prazo de tolerância gratuito além das 5 horas.**

Em regra, o embarcador e o destinatário da carga são obrigados a informar ao transportador em campo específico do DT-e o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos.

Entretanto, recomenda-se que o transportador tenha como comprovar os horários de chegada e saída para exigir o pagamento da estadia com provas alternativas como o relatório do rastreador que demonstre a localização e o horário de entrada e saída da empresa, ficha ou ticket de portaria (canhoto de controle de pátio, ticket da balança de pesagem, autorização de entrada), fotos enviadas pelo motorista por Whattsapp com "Cheguei na portaria", "saindo da empresa"(fotos enviadas pelo aplicativo contem metados - data e hora ocultas), anotações do diário de bordo, etc.

O transportador emite uma Nota de Débito ou fatura de serviços adicionais discriminando o período excedente de espera, anexando os relatórios probatórios (como o espelho do rastreador).

Caso o embarcador/destinatário não concorde em efetuar o pagamento da estadia o transportador pode ingressar com ação judicial para cobrança dos valores.

Caso o transportador discorde das informações incluídas no DT-e, é Importante que ele formalize sua discordância e guarde os registros e as provas (relatório de rastreador, etc) que demonstrem a irregularidade dos horários inseridos no sistema.

Se o aplicativo ou plataforma que utilizada pelo transportador para gerenciar o frete eletrônico solicitar a validação, assinatura digital ou confirmação de recebimento/entrega: **Recuse a validação:** Não clique em "Confirmar" ou "Aceitar" se os horários estiverem errados. **Insira a Ressalva:** Caso o sistema

abra um campo de texto para observações, escreva de forma curta e direta: *"O transportador discorda dos horários de carga/descarga lançados. Chegada real: [Data] às [Hora]. Saída real: [Data] às [Hora]. Sujeito à cobrança de estadia."*

Se o sistema for encerrado unilateralmente pelo embarcador sem te dar opção de clique ou texto ou se não utilizarem sistema integrado: Envie um comunicado formal (via e-mail com confirmação de leitura ou telegrama com aviso de recebimento) para o embarcador/destinatário: Ex. *"Prezados, formalizamos nossa total* ***discordância*** *com os horários de carga/descarga inseridos no DT-e nº [Número]. Informamos que o veículo permaneceu à disposição das [Hora inicial] até as [Hora final]. Segue em anexo o relatório de rastreamento por satélite comprovando a divergência. Solicitamos a retificação do documento ou o pagamento da estadia devida."*

Além disso, o transportador poderá formalizar uma denúncia contra o embarcador/destinatário na Ouvidoria da ANTT (pelo telefone 166 ou pelo sistema Fala.BR). A agência pode autuar o destinatário/embarcador aplicando a multa de ***até 5% do valor da carga*** *pelo descumprimento do § 9º do art. 11 da Lei 11.442/2007.*

VALOR DA HORA PARADA

Por força do artigo 15, da Lei 13.103, de 02 de março de 2015, que alterou o valor e índice de reajuste para carga e descarga, todos os contratos firmados com esse objeto deverão ser reajustados a partir de 14/04/2026, aplicando o percentual de 3,76%, que é resultado da variação anual (março/25 a março/26) do INPC/IBGE. (Lei 11.442/07 - artigo 11, §§ 5º e 6º)**

Este percentual deve ser aplicado sobre o valor vigente em abril de 2025 de R$ 2,41 (dois reais e quarenta e um centavos) que passa a ser de **R$ 2,50 (dois reais e cinquenta centavos) por tonelada ou fração** – cálculo feito pela ANTT e publicado em 11/04/2025 (https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/cargas/carga-descarga/sei_41736493_nota_tecnica___antt_4102.pdf).

Observação: para o cálculo da hora parada deve-se considerar a capacidade total do veículo comercial e as primeiras 5 horas não devem fazer parte do cálculo do tempo parado a ser remunerado.

TABELA MERAMENTE EXEMPLIFICATIVA

TIPO DE VEÍCULO	CAPACIDADE (TON.)	HORA
Prancha	100	R$ 250,00
Linha de eixo	20	R$ 50,00

**(Lei 11.442/07 - artigo 11 §§ 5º e 6º)

"Art. 11. .....

§ 5º O prazo máximo para carga e descarga do Veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino, após o qual será devido ao Transportador Autônomo de Carga - TAC ou à ETC a importância equivalente a R$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração.

§ 6º A importância de que trata o § 5º será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC, calculado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que o suceder, definido em regulamento.

§ 7º Para o cálculo do valor de que trata o § 5º, será considerada a capacidade total de transporte do veículo.

§ 8º Incidente o pagamento relativo ao tempo de espera, este deverá ser calculado a partir da hora de chegada na procedência ou no destino.

§ 9º O embarcador e o destinatário da carga são obrigados a fornecer ao transportador documento hábil a comprovar o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos, sob pena de serem punidos com multa a ser aplicada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que não excederá a 5% (cinco por cento) do valor da carga." (NR)

10. CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE

Quanto ao Contrato de Prestação de Serviço de Transporte, as partes têm total liberdade de contratar na forma que melhor lhes convêm desde que em conformidade com a legislação, todavia recomenda-se que seja sempre

efetuado um Instrumento Contratual formal a ser firmado por ambas as Partes que regule toda a relação, em especial, as obrigações das Partes, suas respectivas responsabilidades, prazos, preços, eventuais repasses de custos adicionais ou extraordinários, etc.

Ainda, para uma melhor redação contratual que evite conflitos posteriores, sugere-se que constem no Contrato de forma clara e indubitável os prazos de carência para as operações de entrada e carregamento, liberação da Nota Fiscal e liberação para saída do local de carregamento, assim como o valor da diária de cada equipamento/equipe caso os tempos previstos em Contrato sejam ultrapassados por motivos não imputáveis ao transportador.

Entendemos que seja importante também informar ao tomador do serviço formalmente sobre os dias da semana e horários nos quais as autoridades de trânsito permitem o trânsito de carga pesada e excepcional por todo o itinerário que será realizado, assim como os trechos nos quais deve haver programação antecipada e as restrições de finais de semanas e feriados prolongados, de forma que o tomador e o prestador do serviço estejam bem alinhados.

Tendo em vista a complexidade do transporte de carga pesada e excepcional, recomenda-se ainda que as Partes prevejam em contrato que o transporte pode ser prejudicado devido a condições meteorológicas desfavoráveis à segurança, condições e volume de trânsito, bem como ocorrência de acidentes na rodovia, queda de barreiras, recalques no asfalto, problemas estruturais nas OAE desconhecidos por ocasião da apresentação da oferta, programações junto às concessionárias, paralisações por ordem das Polícias Rodoviárias Federal, Estaduais etc..

Ainda, é recomendado que sejam estabelecidos prazos de carência conforme a complexidade da operação, incluindo a entrada nos locais de carga e descarga, as operações e liberação para início do serviço e a entrega da Nota Fiscal. Sugere-se também que seja estabelecido prazo de antecedência mínima para a informações sobre eventuais alterações na data prevista da operação de carregamento, e que o Contrato preveja de forma clara qual parte orá arcar com os custos de eventuais alterações.

Por fim, sugere-se que, para as operações de carregamento e descarregamento, mesmo que sejam realizadas pelo transportador contratado pelo transporte, seja feito Instrumento de Contrato apartado com todas as condições pré-estabelecidas separadamente.