



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.398-A, DE 2015

(Do Sr. Osmar Terra e outros)

Dispõe sobre a regulação do transporte autônomo de cargas e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. GONZAGA PATRIOTA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui medidas de incentivo ao transporte autônomo de cargas, individual ou por meio de cooperativas, para fortalecimento do sistema de transporte rodoviário de cargas brasileiro.

Art. 2º Fica limitada em 20% (vinte por cento) a diferença entre o valor de frete contratado entre o embarcador e a empresa transportadora, em relação ao valor contratado entre a empresa transportadora e o transportador autônomo de cargas.

§ 1º Aplica-se o disposto no *caput* também nos casos em que o transportador autônomo de cargas for subcontratado pela empresa transportadora por intermédio de cooperativa de transportadores autônomos.

§ 2º Os valores de frete acertados entre o embarcador e a empresa transportadora, e entre a empresa transportadora e o transportador autônomo de cargas, deverão constar em documento de porte obrigatório durante a realização da respectiva viagem, nos termos de regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Art. 3º Os embarcadores com carga média mensal superior a 200 (duzentas) toneladas, deverão transportar pelo menos 40% (quarenta por cento) de suas cargas por meio de transportadores autônomos de cargas ou por cooperativas de transportadores autônomos de cargas.

§ 1º Ficam os embarcadores dispensados do cumprimento do percentual previsto no *caput*, na hipótese de inexistência de cooperativas ou transportadores autônomos de cargas disponíveis para a realização do transporte, nos termos de regulamentação da ANTT.

§ 2º Cabe à ANTT a manutenção de registros e controles para a verificação dos percentuais de carga de que trata este artigo.

§ 3º O disposto neste artigo aplica-se também à contratação de serviços de transporte de cargas por órgãos e entidades da Administração Pública.

Art. 4º Fica a União autorizada a conceder subvenção econômica, sob a modalidade de equalização de taxa de juros, na concessão de crédito pessoal especial, por meio das instituições financeiras federais, para os

transportadores autônomos de cargas, pessoa física, no limite individual de R\$50.000,00 (cinquenta mil reais) por CPF, carência de 6 (seis) meses e prazo entre 24 (vinte e quatro) e 48 (quarenta e oito) meses para pagamento.

§ 1º O crédito de que trata o *caput* somente poderá ser concedido a transportadores autônomos de carga que estejam inscritos, na data de publicação desta Lei, há pelo menos 5 (cinco) anos, ininterruptos, no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC – da ANTT.

§ 2º O prazo para o pagamento do crédito, dentro dos limites previstos no *caput*, será definido em função da capacidade de pagamento do tomador.

§ 3º O Poder Executivo regulamentará as demais condições para a concessão da subvenção econômica de que trata este artigo, entre elas o limite total das operações de crédito e a definição da metodologia para o pagamento da equalização de taxas de juros.

Art. 5º A Lei nº 12.096, de 24 de novembro de 2009, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 1º-A:

“Art. 1º-A Fica autorizado o BNDES a refinanciar os contratos de financiamento:

I – de que trata o art. 1º destinados à aquisição e arrendamento mercantil de caminhões, chassis, caminhões-tratores, carretas, cavalos mecânicos, reboques, semirreboques, incluídos os tipo *dolly*, tanques e afins, carrocerias para caminhões, novos e usados, sistemas de rastreamento novos, seguro do bem e seguro prestamista; e

II – firmados até 31 de dezembro de 2014 por:

a) pessoas físicas residentes e domiciliadas no País, do segmento de transporte rodoviário de carga;

b) empresários individuais, empresas individuais de responsabilidade limitada e sociedades, associações e fundações cuja receita operacional bruta ou renda anual ou anualizada seja de até R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), desde que sejam do segmento de transporte rodoviário de carga; ou

c) empresas arrendadoras, desde que o arrendatário se enquadre na forma das alíneas a e b deste inciso.

§ 1º O prazo para formalização das operações de refinanciamento de que trata o *caput* é até 31 de dezembro de 2015.

§ 2º A autorização de que trata o *caput* limita-se ao refinanciamento:
I – das 12 (doze) primeiras parcelas com vencimento a partir da formalização da operação de refinanciamento; ou
II – das parcelas restantes com vencimento a partir da formalização da operação de refinanciamento, se em número menor que 12 (doze).

§ 3º Fica a União autorizada a conceder subvenção econômica, sob a modalidade de equalização de taxa de juros, nas operações de refinanciamento de que trata o *caput*.

§ 4º Fica também o BNDES autorizado a refinar com devedores mutuários classificados na alínea b do inciso II do *caput* deste artigo cuja renda anual seja acima de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), desde que sejam do segmento de transporte rodoviário de carga, sem subvenção de juros por parte da União.

§ 5º O Conselho Monetário Nacional estabelecerá as condições necessárias à contratação dos refinanciamentos de que trata o *caput*.

§ 6º O Ministério da Fazenda regulamentará as demais condições para a concessão da subvenção econômica de que trata o § 3º, entre elas a definição da metodologia para o pagamento da equalização de taxas de juros.”

Art. 6º As punições pelo descumprimento dos dispositivos desta Lei serão estabelecidas em regulamentação da ANTT, nos termos do inciso XVIII do *caput* do art. 24 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei reúne medidas consideradas prioritárias durante os debates da Comissão Externa criada pela Câmara dos Deputados destinada a monitorar a Paralisação Nacional dos Caminhoneiros, ocorrida nos meses de fevereiro, março e abril de 2015.

O primeiro ponto tratado na proposição refere-se à limitação de margem de ganho de transportadores em subcontratações de autônomos, onde se busca estabelecer que a diferença entre os fretes acertados entre embarcador e transportadora não poderá superar 20% do valor contratado entre a transportadora e o autônomo. Durante as audiências públicas realizadas, ocorreram diversos relatos de subcontratações consideradas abusivas, nas quais os transportadores

funcionaram como meros atravessadores, com ganhos desmedidos sobre o valor contratado com o autônomo.

Na sequência, buscamos estabelecer reserva de mercado para transportadores autônomos e suas cooperativas, de forma que os embarcadores com média de cargas acima de 200 toneladas por mês sejam obrigados a contratar pelo menos 40% de suas cargas por meio de transportadores autônomos, individuais ou organizados em cooperativas de caminhoneiros. Referida reserva também atinge a contratação de serviços de transporte de cargas por órgão e entidades da Administração Pública.

A proposta também trata de abertura de linha de crédito especial para o transportador autônomo de cargas, com limite de R\$50 mil, prazo de carência e juros subsidiados, com pelo menos 24 meses para pagamento, podendo chegar a até 48 meses, de acordo com a capacidade financeira do tomador.

Por fim, busca-se o aumento do teto para renegociação de dívidas e carência de 12 meses para o pagamento de financiamentos, com taxas subsidiadas, para os transportadores autônomos e para as empresas com faturamento de até R\$10 milhões por ano.

Conforme a proposta, a regulamentação e o estabelecimento de medidas coercitivas para o cumprimento do disposto no projeto de lei ficam a cargo da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – reguladora do setor.

Diante do exposto, por serem medidas essenciais para o reequilíbrio do setor de transportes de cargas brasileiro, por meio de estímulos à sua classe mais vulnerável, que são os transportadores autônomos, esperamos ver este projeto apoiado e aprovado por nossos Pares.

Sala das Sessões, em 06 de maio de 2015.

Deputado OSMAR TERRA

Deputado VALDIR COLATTO

Deputado HUGO LEAL

Deputado COVATTI FILHO

Deputado JERÔNIMO GOERGEN

Deputado NELSON MARQUEZELLI

Deputado CELSO MALDANER

Deputado NILSON LEITÃO

Deputado SÉRGIO REIS

Deputado PEDRO UCZAI

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 12.096, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2009

Autoriza a concessão de subvenção econômica ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, em operações de financiamento destinadas à aquisição e produção de bens de capital e à inovação tecnológica; altera as Leis nºs 10.925, de 23 de julho de 2004, 11.948, de 16 de junho de 2009, e 9.818, de 23 de agosto de 1999; revoga dispositivos da Medida Provisória nº 462, de 14 de maio de 2009, e do Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica a União autorizada a conceder subvenção econômica, sob a modalidade de equalização de taxas de juros, nas operações de financiamento contratadas até 31 de dezembro de 2014: [“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 13.000, de 18/6/2014](#)

I - ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, destinadas: [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 526, de 4/3/2011, convertida na Lei nº 12.453, de 21/7/2011, e com nova redação dada pela Lei nº 12.814, de 16/5/2013\)](#)

a) à aquisição, produção e arrendamento mercantil de bens de capital, incluídos componentes e serviços tecnológicos relacionados, e o capital de giro associado; à produção de bens de consumo para exportação; ao setor de energia elétrica, a estruturas para exportação de granéis líquidos; a projetos de engenharia; à inovação tecnológica; a projetos de investimento destinados à constituição de capacidade tecnológica e produtiva em setores de alta intensidade de conhecimento e engenharia; a projetos e equipamentos de reciclagem e tratamento ambientalmente adequados de resíduos; e a investimentos no setor de armazenagem nacional de grãos e açúcar; e [\(Alínea acrescida pela Lei nº 12.873, de 24/10/2013, com redação dada pela Lei nº 13.043, de 13/11/2014\)](#)

b) a projetos de infraestrutura logística direcionados a obras de rodovias e ferrovias objeto de concessão pelo Governo federal; [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 606, de 18/2/2013, com redação dada pela Lei nº 12.814, de 16/5/2013\)](#)

II - à Financiadora de Estudos e Projetos - FINEP destinadas exclusivamente para a modalidade de inovação tecnológica. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 526, de 4/3/2011, convertida na Lei nº 12.453, de 21/7/2011\)](#)

§ 1º O valor total dos financiamentos subvencionados pela União é limitado ao montante de até R\$ 402.000.000.000,00 (quatrocentos e dois bilhões de reais). [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.000, de 18/6/2014\)](#)

I - [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 526, de 4/3/2011, convertida na Lei nº 12.453, de 21/7/2011, e revogado pela Medida Provisória nº 541, de 2/8/2011, convertida na Lei nº 12.545, de 14/12/2011\)](#)

II - [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 526, de 4/3/2011, convertida na Lei nº 12.453, de 21/7/2011, e revogado pela Medida Provisória nº 541, de 2/8/2011, convertida na Lei nº 12.545, de 14/12/2011\)](#)

§ 2º A equalização de juros de que trata o *caput* corresponderá ao diferencial entre o encargo do mutuário final e o custo da fonte de recursos, acrescido da remuneração do BNDES, dos agentes financeiros por ele credenciados ou da Finep. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.453, de 21/7/2011\)](#)

§ 3º O pagamento da equalização de que trata o *caput* fica condicionado à comprovação da boa e regular aplicação dos recursos e à apresentação de declaração de responsabilidade pelo BNDES ou pela Finep, para fins de liquidação da despesa. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.453, de 21/7/2011\)](#)

§ 4º Aplica-se o disposto neste artigo à produção ou à aquisição de aeronaves novas por sociedades nacionais e estrangeiras, com sede e administração no Brasil, em conformidade com a respectiva outorga de concessão e autorização para operar pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, nos casos de exploração de serviços públicos de transporte aéreo regular.

§ 5º [\(Revogado pela Medida Provisória nº 501, de 6/9/2010, convertida na Lei nº 12.385, de 3/3/2011\)](#)

§ 6º O Conselho Monetário Nacional estabelecerá a distribuição entre o BNDES e a FINEP do limite de financiamentos subvencionados de que trata o § 1º e definirá os grupos de beneficiários e as condições necessárias à contratação dos financiamentos, cabendo ao Ministério da Fazenda a regulamentação das demais condições para a concessão da subvenção econômica de que trata este artigo, entre elas, a definição da metodologia para o pagamento da equalização de taxas de juros. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.545, de 14/12/2011\)](#)

§ 7º [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 492, de 29/6/2010, com prazo de vigência encerrado em 8/11/2010, conforme Ato Declaratório do Presidente da Mesa do Congresso Nacional nº 42, de 12/11/2010\)](#)

§ 8º O BNDES deverá encaminhar ao Congresso Nacional, até o último dia útil do mês subsequente de cada trimestre, relatório pormenorizado sobre as operações realizadas, indicando, entre outras informações, a quantidade e o valor das operações de financiamento realizadas, detalhadas por modalidade do investimento, setor produtivo beneficiado, localização dos empreendimentos e estimativa dos impactos econômicos dos projetos, inclusive em termos de geração de emprego e renda, resguardado o sigilo bancário. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 526, de 4/3/2011, com redação dada pela Lei nº 12.453, de 21/7/2011\)](#)

§ 9º Ato do Poder Executivo disporá sobre composição e competências de conselho interministerial responsável pela aprovação da elegibilidade dos projetos de investimento destinados à constituição de capacidade tecnológica e produtiva em setores de alta intensidade de conhecimento e engenharia de que trata o inciso I do *caput*, para fins de concessão da subvenção econômica de que trata o *caput*. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 564, de 3/4/2012, convertida na Lei nº 12.712, de 30/8/2012\)](#)

§ 10. A definição das garantias a serem prestadas nos financiamentos a que se refere o inciso I do *caput* ficará a critério do BNDES, e os encargos dos fundos garantidores

de que trata o art. 7º da Lei nº 12.087, de 11 de novembro de 2009, poderão ser incluídos no valor do financiamento nas operações contratadas a partir de 1º de janeiro de 2010. (Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 594, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.814, de 16/5/2013)

§ 11. (VETADO na Lei nº 12.814, de 16/5/2013)

I - (VETADO na Lei nº 12.814, de 16/5/2013)

II - tenham os mesmos beneficiários e condições estabelecidos pelo Conselho Monetário Nacional para as linhas de crédito do BNDES passíveis de subvenção. (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 594, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.814, de 16/5/2013)

§ 12. (VETADO na Lei nº 12.814, de 16/5/2013)

§ 13. Fica a União autorizada a subvencionar, na forma e no limite dispostos neste artigo, operações de financiamento contratadas por outras instituições financeiras e que foram objeto de reembolso por parte do BNDES, desde que tais operações:

I - tenham os mesmos beneficiários e condições estabelecidos pelo Conselho Monetário Nacional para as linhas de crédito do BNDES passíveis de subvenção;

II - não contemplem operações inadimplentes. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.833, de 20/6/2013)

§ 14. Entende-se como reembolso a restituição pelo BNDES às instituições financeiras dos valores referentes às liberações de recursos por elas realizadas nas operações de que trata o § 13. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.833, de 20/6/2013)

§ 15. A subvenção econômica, sob a modalidade de equalização de taxas de juros, tratada nesta Lei, beneficiará, exclusivamente, pessoas físicas e jurídicas brasileiras visando à aquisição, produção, arrendamento de bens de capital e execução de projetos realizados em território nacional, assim como o apoio à exportação de bens e serviços brasileiros de interesse nacional. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.000, de 18/6/2014)

§ 16. (VETADO na Lei nº 13.000, de 18/6/2014)

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 11.948, de 16 de junho de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.1º

§5º

II - sobre o valor remanescente, com base no custo financeiro equivalente à Taxa de Juros de Longo Prazo - TJLP.

.....

§ 7º Nas suas operações ativas, lastreadas com recursos captados com a União em operações de crédito, o BNDES poderá:

I - adotar o contravalor, em moeda nacional, da cotação do dólar norte-americano, divulgada pelo Banco Central do Brasil, como indexador, até o montante dos créditos cuja remuneração da União tenha sido fixada com base no custo de captação externo, naquela moeda estrangeira, do Tesouro Nacional, para prazo equivalente ao do ressarcimento, bem como cláusula de reajuste vinculado à variação cambial, até o montante dos créditos oriundos de repasses de recursos captados pela União em operações externas; e

II - alienar os títulos recebidos conforme o § 1º deste artigo, sob a forma direta, a sociedades de economia mista e a empresas públicas federais, suas subsidiárias e controladas, que venham a ser beneficiárias de seus créditos."

*** Vide Medida Provisória 663, de 19 de dezembro de 2014**

.....

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 663, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2014

Altera a Lei nº 12.096, de 24 de novembro de 2009.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º A Lei nº 12.096, de 24 de novembro de 2009, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 1º Fica a União autorizada a conceder subvenção econômica, sob a modalidade de equalização de taxas de juros, nas operações de financiamento contratadas até 31 de dezembro de 2015:

.....
 § 1º O valor total dos financiamentos subvencionados pela União é limitado ao montante de até R\$ 452.000.000.000,00 (quatrocentos e cinquenta e dois bilhões de reais).
 " (NR)

Art. 2º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 19 de dezembro de 2014; 193º da Independência e 126º da República.

DILMA ROUSSEFF
 Guido Mantega

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO VI
DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES
TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

Seção II
Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

I - promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte;

II - promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III - propor ao Ministério dos Transportes, nos casos de concessão e permissão, os planos de outorgas, instruídos por estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, para exploração da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte terrestre; [*Inciso com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014*](#)

IV - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;

V - editar atos de outorga e de extinção de direito de exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre, celebrando e gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI - reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e prestação de serviços de transporte terrestre já celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes e o equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos;

VII - proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;

VIII - fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

IX - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes, se for o caso, propostas de declaração de utilidade pública; [*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*](#)

X - adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito dos arrendamentos contratados;

XI - promover estudos sobre a logística do transporte intermodal, ao longo de eixos ou fluxos de produção;

XII - habilitar o Operador do Transporte Multimodal, em articulação com as demais agências reguladoras de transportes;

XIII - promover levantamentos e organizar cadastro relativos ao sistema de dutovias do Brasil e às empresas proprietárias de equipamentos e instalações de transporte dutoviário;

XIV - estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre de cargas especiais e perigosas;

XV - elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

XVI - representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados na sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

XVII - exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no inciso VIII do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, nas rodovias federais por ela administradas. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 10.561, 13/11/2002\)](#)

XVIII - dispor sobre as infrações, sanções e medidas administrativas aplicáveis aos serviços de transportes. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)](#)

Parágrafo único. No exercício de suas atribuições a ANTT poderá:

I - firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Ministério dos Transportes.

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

Art. 25. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:

I - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para prestação de serviços de transporte ferroviário, permitindo-se sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos operacionais;

II - administrar os contratos de concessão e arrendamento de ferrovias celebrados até a vigência desta Lei, em consonância com o inciso VI do art. 24;

III - publicar editais, julgar as licitações e celebrar contratos de concessão para construção e exploração de novas ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados;

IV - fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados;

V - regular e coordenar a atuação dos concessionários, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes;

VI - articular-se com órgãos e instituições dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para conciliação do uso da via permanente sob sua jurisdição com as redes locais de metrô e trens urbanos destinados ao deslocamento de passageiros;

VII - contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor;

VIII - regular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na infraestrutura ferroviária explorada por concessionários. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012\)](#)

Parágrafo único. No cumprimento do disposto no inciso V, a ANTT estimulará a formação de associações de usuários, no âmbito de cada concessão ferroviária, para a defesa de interesses relativos aos serviços prestados.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Osmar Terra e outros, tem por objetivo propor medidas de incentivo ao transporte autônomo de cargas, individual ou por meio de cooperativas, de modo a fortalecer o sistema de transporte rodoviário de cargas brasileiro.

Entre as medidas propostas, uma fixa a diferença entre o valor de frete contratado pelo embarcador junto à empresa transportadora e o valor contratado entre a empresa transportadora e o transportador autônomo de cargas em 20%. Propõe-se, ainda, que pelo menos 40% do fretamento dos embarcadores com carga média mensal superior a duzentas toneladas seja transportado por meio de transportadores autônomos ou por cooperativas formadas por esses profissionais. Ademais, estende essa imposição às contratações de serviços de transporte de cargas aos órgãos e entidades da Administração Pública.

A proposição dispõe também sobre a concessão de subvenção econômica por parte da União aos transportadores autônomos de cargas, junto a instituições financeiras federais, no limite individual de cinquenta mil reais, com carência de seis meses e prazo de pagamento entre vinte e quatro e quarenta e oito meses.

Finalmente, o projeto de lei visa elevar o limite para renegociação de dívidas e fixar carência de doze meses para o pagamento de financiamentos, com taxas subsidiadas, para os transportadores autônomos e para as empresas com faturamento de até dez milhões de reais por ano.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição, que está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões. Na sequência, a Comissão de Finanças e Tributação apreciará o mérito e a adequação financeira ou orçamentária do projeto de lei e, por fim, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá pronunciar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Em síntese, o projeto de autoria do Deputado Osmar Terra e outros, contempla quatro pontos. O primeiro visa limitar a margem de ganho de empresas transportadoras em subcontratações de transportadores autônomos. Em segundo lugar, pretende-se estabelecer reserva de mercado para as cooperativas de transportadores de carga autônomos. No terceiro ponto, os autores propõem abertura de linha de crédito especial para o transportador autônomo de cargas, com limite de cinquenta mil reais, com carência para pagamento, juros subsidiados, e prazo entre vinte e quatro e quarenta e oito meses para pagamento. Por último, a medida prevê o aumento do teto para renegociação de dívidas, com taxas subsidiadas e carência de doze meses para o pagamento de financiamentos, para os transportadores autônomos e para as empresas com faturamento de até dez milhões de reais por ano.

Em que pese a louvável intenção do autor em auxiliar os transportadores de carga autônomos, os conhecidos caminhoneiros, entendemos que a medida não se mostra adequada e vemos alguns inconvenientes nos pontos propostos.

Nesse mesmo sentido, apontou o parecer do nobre Deputado Ronaldo Martins, apresentado perante esta Comissão. Por esta razão, transcrevo a seguir o voto do referido parecer, com cujos argumentos manifesto minha concordância.

“De início, as duas primeiras medidas vão claramente de encontro a importante princípio constitucional da ordem econômica: a livre concorrência. Ora, como pode o Estado interferir nas relações comerciais firmadas entre cliente e prestador de serviço? Determinar quanto deve ser a margem de ganho de uma empresa transportadora ao subcontratar um transportador autônomo fere a livre negociação e fere o livre mercado. Quem ditam os preços e as margens de ganho das partes dessa relação comercial são a oferta e a demanda.

Nesse mesmo diapasão, estabelecer a reserva de mercado às cooperativas de transportadores autônomos, seja órgão ou entidade da Administração Pública, seja embarcador privado, fere os princípios que norteiam as contratações públicas e o princípio da livre concorrência, respectivamente. O poder público deve contratar aquele que oferece o mesmo

serviço no menor preço, independentemente se é transportador autônomo ou se participa de determinada cooperativa. E ao embarcador privado pressupõe-se a liberdade de contratar quem melhor lhe convier.

No que se refere à abertura de linha de crédito especial, não obstante tratar-se de temática mais afeta à Comissão de Finanças e Tributação, próxima comissão a apreciar a matéria, não podemos nos furtar de tecer algumas considerações.

É notória a crise fiscal por que passa o País. O déficit nas contas do Governo causa imensa preocupação em toda a sociedade brasileira. Entendo que, apesar de extremamente digna e necessária, a concessão de benefício a uma categoria específica vai contra o interesse geral e coletivo. Atualmente, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o número de transportadores autônomos beira a casa dos 900 mil registros. Se todos esses transportadores solicitassem o benefício, atingiríamos o montante da ordem de 45 bilhões de reais. Recursos esses que certamente defalcariam os investimentos em outros setores da economia.

Ademais, impor ao Poder Executivo a obrigatoriedade de destinação dos recursos disponíveis ao crédito fere a repartição de competências previstas na Constituição da República. Entendemos, assim, ser inadequada a medida ora apresentada.

Por fim, no tocante às questões relativas ao refinanciamento dos caminhões, cabe salientar que os pontos propostos no presente projeto de lei já foram contemplados na Medida Provisória nº 661, de 2015, convertida na Lei nº 13.126, de 21 de maio de 2015. Resta, portanto, prejudicado todo o teor do art. 5º do projeto de lei em apreço.

Ante todo o exposto, somos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 1.398, de 2015.

Sala da Comissão, em 12 de julho de 2016.

Deputado GONZAGA PATRIOTA

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 1.398/2015, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Gonzaga Patriota.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Marinha Raupp, Diego Andrade e Marcelo Squassoni - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Christiane de Souza Yared, Ezequiel Fonseca, Hélio Leite, Hugo Leal, João Derly, João Rodrigues, José Airton Cirilo, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Magda Mofatto, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Remídio Monai, Roberto Britto, Roberto Sales, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Arnaldo Faria de Sá, Dejorge Patrício, Delegado Edson Moreira, João Paulo Papa, Jones Martins, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Monteiro, Mário Negromonte Jr., Miguel Lombardi e Zé Augusto Nalin.

Sala da Comissão, em 11 de abril de 2017.

Deputado WILSON BESERRA
Presidente em Exercício

FIM DO DOCUMENTO